image
not
available



DROIT COMMERCIAL

COMMENTAIRE

DU

CODE DE COMMERCE

LIVRE II

DU COMMERCE MARITIME

PAR

J. BÉDARRIDE

[illegible]

TOME SECOND

PARIS

[illegible]

18?9

COMMENTAIRE

DU

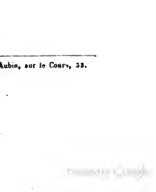
CODE DE COMMERCE

—

LIVRE II

DU COMMERCE MARITIME.

Aix, Typ. Remondet-Aubin, sur le Cours, 33.



DROIT COMMERCIAL

COMMENTAIRE

DU

CODE DE COMMERCE

LIVRE II

DU COMMERCE MARITIME

PAR

J. BÉDARRIDE

Avocat à la Cour Impériale d'Aix, ancien Bâtonnier,
Membre correspondant de l'Académie de Législation de Toulouse

TOME SECOND

PARIS
CHEZ DURAND, LIBRAIRE, RUE DES GRÈS, 7.

1859

DROIT COMMERCIAL

OU

COMMENTAIRE DU CODE DE COMMERCE

LIVRE II

DU COMMERCE MARITIME

TITRE IV.

Du Capitaine.

ART. 221.

Tout capitaine, maître ou patron chargé de la conduite d'un navire ou autre bâtiment, est garant de ses fautes, même légères, dans l'exercice de ses fonctions.

ART. 222.

Il est responsable des marchandises dont il se charge. Il en fournit une reconnaissance. Cette reconnaissance se nomme *connaissement*.

SOMMAIRE.

355. Qualités requises pour être capitaine. A qui appartient le choix. Effets du contrat.
356. Celui qui traiterait avec un capitaine déjà engagé avec un autre, devrait-il des dommages-intérêts à celui-ci?
357. Nature de la mission confiée au capitaine. Conséquences.
358. Est-il tenu de la faute très légère?
359. Double responsabilité qu'il encourt. De quoi elle résulte. Nullité de toute convention contraire.
360. Sa responsabilité pour la contrebande ou pour violation des lois de police ou de discipline. Conséquences.
361. Ce qu'est la baraterie du patron dont s'occupe le Code de commerce.
362. La responsabilité de l'article 221 atteint le capitaine engagé à la part.
363. A qui appartient l'appréciation du fait, celle de son imputabilité, celle de ses conséquences.

355. — Nul ne peut être préposé au commandement d'un navire, s'il n'a acquis la qualité de capitaine, maître, ou patron, dans les formes et aux conditions prescrites par les lois spéciales qui déterminent les unes et les autres.[1]

Restreint dans la catégorie des brevetés, le choix du capitaine est laissé à la volonté libre du propriétaire, de l'armateur ou de la majorité des copropriétaires du navire. La loi n'intervient relativement à la personne choi-

[1] Ordonnance de 1681, liv. 2, tit. 1; Règlement du 1er janvier 1786, art. 5; Lois des 10 août 1791 et 25 octobre 1795, art. 9, 10, 13 et 16; Décret du 3 brumaire an IV; Arrêté du 10 thermidor, an X; Ordonnances des 7 août 1825 et 25 octobre 1827.

sie que pour sanctionner les engagements réciproquement contractés et pour en commander l'exécution, en tant néanmoins qu'ils n'ont rien de contraire à l'ordre public.

La nomination du capitaine et son acceptation forment donc entre lui et les propriétaires du navire un contrat d'une nature spéciale et particulière. En ce qui se réfère à ces derniers, le capitaine les représente pour tout ce qui concerne le navire. Pour les tiers, il est en quelque sorte le propriétaire lui-même. Ceux-ci, en effet, ne sont point tenus de se faire exhiber ses pouvoirs, de les discuter. Ainsi toute convention particulière ayant pour objet de restreindre les droits que l'usage a fait résulter de la qualité de capitaine ne pourrait même leur être opposée.

356. — La loyauté commerciale fait un devoir aux propriétaires de navires de ne pas traiter avec un capitaine actuellement au service d'un autre. Mais est-il vrai, comme l'enseigne M. Pardessus, que l'oubli de ce devoir donnerait à ce dernier une action en dommages-intérêts contre le propriétaire lui-même ? C'est-à-dire que M. Pardessus applique à l'engagement du capitaine les dispositions des articles 10, 11 et 12 de la loi du 22 germinal an XI sur les ouvriers.

La doctrine de M. Pardessus nous paraît condamnée par les précédents législatifs. En effet, la *Hanse teutonique* l'avait formellement consacrée. L'article 15 *défendait à tout bourgeois de prendre aucun maître sans lui faire au préalable exhiber son attestation et*

le congé qu'il aura eu par écrit des autres bourgeois qu'il a servis précédemment, à peine de quinze écus d'amende.

La nature de cette pénalité indique le but que s'était proposé le législateur. L'exigence de l'attestation et du congé n'avait d'autre objet que d'établir que celui à qui on confiait les fonctions de capitaine avait réellement cette qualité, qui ne résultait à cette époque que de la preuve de son exercice même. Aussi et dès que cette qualité put être légalement justifiée, on renonca à ces attestations et au congé. C'est ce qui faisait dire à Valin : Les capitaines et autres officiers mariniers sont trop connus aujourd'hui pour qu'on ait besoin de prendre ces précautions avant de les engager. [1]

Ainsi la disposition de la *Hanse teutonique* qui, sans justifier la doctrine de M Pardessus, l'autorisait jusqu'à un certain point, était tombée en désuétude, même avant l'ordonnance de 1681. Ce qui le prouve, c'est le silence gardé par elle à cet égard, silence d'autant plus significatif qu'en ce qui concerne les matelots elle défend d'engager ceux qui sont actuellement au service d'un autre, sous peine de nullité de l'engagement et d'une amende de cent livres applicable moitié à l'amiral, moitie au premier maître. [2]

Comment donc exiger sous l'empire du Code ce que l'ordonnance n'avait pas autorisé. Aucune disposition ne fait supposer une pareille intention, pas même la loi du 22 germinal an XI, dont se prévaut M. Pardessus.

[1] Art. 8, tit. du *Capitaine.*
[2] Art. 7, même titre.

En effet, la spécialité incontestable de cette loi en restreint forcément l'application dans les limites qui y sont tracées. Ces limites ne peuvent s'étendre jusqu'au capitaine. Soutiendrait-on, par exemple, que celui-ci doit être muni d'un livret? Cependant il faudrait aller jusque-là dans la doctrine de M. Pardessus. On ne peut être coupable d'un fait quelconque que si on a agi au moins avec imprudence ou légèreté, et c'est ce que fait le maître employant un ouvrier sans se faire représenter le livret sur lequel il doit trouver la justification de la libération de tous engagements antérieurs. La loi serait immorale si elle punissait, même pécuniairement, celui qu'elle n'aurait pas mis à même de l'éviter.

Quel rapport y a-t-il d'ailleurs entre l'ouvrier et le capitaine d'un navire qui puisse autoriser leur assimilation? Le premier ne promet que son travail, qu'il ne peut même engager valablement au-delà d'un certain temps ; le second est non-seulement un mandataire, mais encore un véritable comptable des affaires de l'armement que nul ne peut utilement gérer en l'absence du propriétaire. L'expiration du temps promis entraînera de plein droit la libération du premier, auquel le maître ne peut sans dommages-intérêts refuser son attestation. L'expiration de l'engagement du capitaine pourra le laisser reliquataire envers l'armateur d'une somme quelconque, jusqu'au payement de laquelle celui-ci pourrait refuser le visa du livret. De telle sorte que si le capitaine était réellement dans l'impossibilité de faire ce remboursement, il ne pourrait plus être employé par personne.

Le seul devoir que la loi ait imposé au capitaine est

celui qui est écrit dans l'article 238 du Code de commerce, mais la peine résultant de sa violation lui est toute personnelle. Il serait donc impossible d'en étendre l'application au propriétaire auquel il s'est présenté comme libre de tous engagements, qui a traité avec lui dans cette conviction, et qui ne pouvait utilement contrôler la déclaration qui lui était faite.

357. — La mission confiée au capitaine d'un navire appelait toute la sollicitude du législateur. Les funestes conséquences, les malheurs irréparables que pouvait entraîner un moment de fatale négligence commandaient la plus grande sévérité dans tout ce qui pouvait le prévenir et l'empêcher.

En effet, maître absolu de la direction de la navigation, le capitaine n'est pas seulement l'arbitre suprême des intérêts pécuniaires importants dont les propriétaires et les chargeurs l'ont rendu dépositaire, il dispose, en outre, du salut et de la vie de l'équipage et des passagers. Tout dépend de sa vigilance, de sa scrupuleuse fidélité à remplir tous ses devoirs. Il ne suffisait donc pas de s'être assuré de sa capacité, il fallait l'intéresser le plus puissamment possible à en faire un emploi éclairé et utile.

De là la responsabilité même de ses fautes légères écrites dans l'article 221, et qui aurait pu ne pas l'être sans qu'aucun doute ne pût s'élever à cet égard. En effet, mandataire salarié dans tous les cas, le capitaine tombait sous l'application de l'article 1992 du Code Napoléon, dont l'interprétation dans ce sens n'est contestée par personne.

358. — Dans la théorie des fautes si longuement examinée en droit commun, on est, malgré l'avis contraire de Toullier, convenu que le mandataire, même salarié, ne répondrait pas de la faute très légère. Le Code Napoléon, dit M. Troplong, exclut les superlatifs; il n'exige du mandataire que la diligence ordinaire, raisonnable du bon père de famille. Le droit civil n'est pas un Code de devoirs ascétiques.

MM. Delamarre et Lepoitvin partagent l'avis de M. Troplong, mais ils distinguent entre le mandataire civil et le mandataire commercial. Ce dernier, disent-ils, toujours certain de gagner, quelle que soit pour le commettant l'issue de l'opération, doit à la chose commise non pas seulement les soins qu'il apporte à ses propres intérêts, mais encore les soins que la loi romaine exige de celui qui emprunte à usage : *Exactissimam, diligentiam custodiendæ rei præstare compellitur, nec sufficit eamdem diligentiam adhibere quam suis rebus adhibet, si alius diligentior custodire potuerit* [1]

M. Troplong repousse cette distinction, il pense qu'en matière commerciale c'est le type du bon père de famille commerçant qui sert de base, et que, quand on trouve qu'un mandataire commercial s'est réglé sur ce modèle, il a satisfait aux devoirs de la prudence et de la bonne foi.

Quoi qu'il en soit, la question n'a pas encore été examinée au point de vue du capitaine d'un navire. Peut-

[1] *Traité du Cont. de commission*, tit. 2, n° 219 et suiv.; Troplong, art, 1992, n°s 391 et suiv.

être, si elle l'eût été, l'aurait-on résolue dans le sens que MM. Delamarre et Lepoitvin admettent pour le commissionnaire. L'esprit de la loi semble l'exiger ainsi, car les énormes conséquences des fautes même très légères du capitaine ne permettent pas de croire qu'on a voulu lui aisser une latitude quelconque dans la mission qu'il remplit. C'est de lui qu'on doit exiger les soins d'un père de famille *très bon, très diligent*. C'est lui qui doit réellement être l'homme aux cent yeux, *totus oculeus*, pour qui il n'y a point de *fautes vénielles*, en faveur de qui il ne saurait exister d'excuse toutes les fois qu'il s'est écarté d'une manière quelconque de la marche qu'il devait suivre.

Il est évident que notre article 221 a voulu quelque chose de plus que l'article 1992 du Code Napoléon. Or, si celui-ci, sans l'exprimer, met la faute légère à la charge du mandataire, l'article 221, allant nécessairement audélà, doit comprendre la faute très légère.

359. — Le capitaine répond de ses fautes non-seulement envers les propriétaires du navire pour le dommage que celui-ci peut éprouver, mais encore envers les chargeurs pour tout ce qui concerne les marchandises confiées par chacun d'eux. Il est à leur endroit un véritable entrepreneur de transports ou voiturier, et, en cette qualité, on doit lui appliquer les règles prescrites par les articles 1782 et suivants du Code Napoléon, et par la section 7, titre 6 du livre premier du Code de commerce.

Nous aurons plus tard à déduire les conséquences de

cette responsabilité spéciale, dont le principe est consacré par l'article 222. La remise des marchandises aux mains du capitaine doit être constatée par une reconnaissance que le Code a qualifiée de connaissement, dont nous verrons bientôt le caractère, les conditions et les effets. [1]

Cette double responsabilité est acquise par le seul fait de l'acceptation du commandement du navire, quelles que fussent d'ailleurs les conventions particulières dont le mandat légal du capitaine aurait pu être l'objet. Les droits et les devoirs naissant de cette qualité sont d'ordre public, et n'admettent par conséquent aucune dérogation de la part des parties. Le système contraire ne tendrait à rien moins qu'à éluder les garanties que la loi a cru devoir exiger lorsqu'il s'est agi de la collation du grade, et à affranchir le capitaine de ce zèle obligé à remplir ses devoirs, en l'exonérant de toute responsabilité.

Ainsi, la Cour de cassation décidait, le 4 juin 1834, que l'autorité du capitaine, en ce qui concerne la conduite du navire, le commandement des manœuvres et la discipline de l'équipage, est une délégation de l'autorité publique; que dès-lors le capitaine ne pouvait valablement l'abdiquer en faveur d'une personne étrangère à la marine ; que la convention renfermant une pareille abdication était donc frappée d'une nullité radicale et absolue.

De son côté, le tribunal de commerce de Marseille consacrait, le 2 août 1827, que la hiérarchie des pouvoirs à bord des navires marchands était d'ordre public; qu'en

[1] *Infra*, tit. 7, art. 281 et suiv.

conséquence la convention par laquelle le capitaine titulaire en chef est privé du commandement du navire et subordonné au capitaine en second était illicite et nulle, et ne pouvait recevoir aucune exécution.[1]

Cette doctrine était commandée par l'intérêt du commerce et par la sûreté des équipages. On ne pouvait pas permettre que le nom d'un capitaine ne fût qu'un piége pour capter la confiance des uns et des autres, pour les abandonner ensuite à l'impéritie du premier venu. Le capitaine, qui pour échapper à la responsabilité oserait exciper d'une pareille convention, devrait d'autant moins être écouté qu'en la souscrivant il aurait non-seulement oublié ses devoirs, mais encore gravement manqué à la dignité de son caractère : *Nemo auditur propriam turpitudinem allegans.*

360. — Indépendamment de cette double responsabilité, le capitaine en encourt une troisième, à savoir : celle résultant des contraventions aux lois de douane et de la violation des lois réglant la police des ports et rades ou de celles concernant la discipline de la marine militaire à laquelle ils sont soumis. Toutes ces matières se plaçant en dehors du Code de commerce, nous nous bornons à les indiquer. La seule observation que nous devons faire est celle-ci : La contrebande à laquelle se livrerait le capitaine pourrait amener la saisie, soit momentanée, soit définitive du navire. Dans un pareil cas, il est évident que le capitaine répondrait aux

[1] *Journal de Marseille*, t. 9, 1, 38.

propriétaires et chargeurs des conséquences de l'une et de l'autre, et qu'il serait obligé de les indemniser du préjudice résultant de la confiscation ou du simple retard occasionné dans le voyage.

361. — Dans la pratique, on qualifie de baraterie du patron toutes les fautes que le capitaine peut commettre dans l'accomplissement de sa mission. Mais il est évident que leur imputabilité et leurs conséquences diffèrent essentiellement, suivant que le fait constituera une faute plus ou moins grave, ou une contravention, un délit ou un crime. Toutes auront pour effet d'engager la responsabilité du capitaine envers les intéressés au navire ou à la cargaison. Les dernières donneront lieu, soit à une simple amende, soit à un emprisonnement, soit à une peine afflictive et infamante.

On distinguera donc entre la baraterie criminelle et la baraterie simple ou civile. La répression de la première est aujourd'hui régie par la loi du 10 avril 1825.

La baraterie simple ou civile comprend les dols, fautes, imprudences ou impérities ayant occasionné un préjudice au navire ou à la cargaison. C'est de celle-ci que le Code de commerce s'occupe exclusivement pour en régler les effets et les conséquences.

Dans ce sens, la baraterie du patron peut se réaliser avant ou pendant le voyage, au moment de la rentrée du navire. C'est dans ces diverses périodes que le Code l'examine non-seulement dans les articles suivants, mais encore dans les diverses dispositions des titres qui nous restent à examiner.

362. — Ce qu'il importe de constater dès à présent, c'est que la responsabilité édictée par l'article 221 contre le capitaine est générale et absolue, quel que soit l'engagement contracté. On a voulu faire une distinction lorsque le capitaine est engagé *à la part,* mais cette distinction a été repoussée. La loi, a dit la Cour de Rennes, ne fait et ne pouvait faire aucune différence. Le capitaine *à la part* est non un mandataire gratuit, mais un mandataire salarié, quoique d'une autre manière que le capitaine à appointements fixes, il est même plus largement récompensé, ce qui loin d'affaiblir sa responsabilité, la rend au contraire plus rigoureuse.[1]

363. — D'autre part, la loi qui posait le principe de la responsabilité ne pouvait descendre dans le détail des faits constituant la faute, elle devait s'en rapporter à la prudence et aux lumières des tribunaux. Il suffit donc de faire remarquer que l'idée de faute implique forcément la violation d'une prescription légale, l'oubli d'un devoir, l'omission d'une précaution commandée par la prudence. C'est dans ce cercle que s'agitera la question de responsabilité du capitaine. Dès-lors la nature et l'existence du fait, son imputabilité, ses conséquences sont complètement abandonnées à l'appréciation souveraine du juge.[2]

[1] 12 juillet 1816.
[2] Cass., 8 mars 1832.

ART. 223.

Il appartient au capitaine de former l'équipage du vaisseau et de choisir et louer les matelots et autres gens de l'équipage, ce qu'il fera néanmoins de concert avec les propriétaires, lorsqu'il sera dans le lieu de leur demeure.

ART. 224.

Le capitaine tient un registre, coté et paraphé par un des juges du tribunal de commerce, ou par le maire ou son adjoint, dans les lieux où il n'y a pas de tribunal de commerce.

Ce registre contient les résolutions prises pendant le voyage, la recette et la dépense concernant le navire, et généralement tout ce qui concerne le fait de sa charge et tout ce qui peut donner lieu à un compte à rendre, à une demande à former.

SOMMAIRE.

364. Choix de l'équipage laissé au capitaine. Condition exigée par l'ancien droit. Conséquences.
365. Discussion au conseil d'Etat.
366. Détermination de ce que signifie le concert exigé par l'article 223.
367. *Quid*, lorsque, sans y demeurer, le propriétaire a un fondé de pouvoirs sur les lieux ?

368. A qui appartient le choix du subrecargue? Conséquences pour la responsabilité du capitaine.
369. Par qui doivent être réglés les conditions de l'engagement et les salaires de l'équipage?
370. Renvoi aux lois spéciales pour divers devoirs du capitaine, quant aux personnes et aux choses qu'il doit embarquer, et aux formalités à remplir.
371. Faute qu'il commettrait s'il se contentait d'un équipage inexpérimenté ou insuffisant. Conséquences.
372. Étendue et nature de la responsabilité du capitaine pour les faits de l'équipage.
373. Obligation d'avoir un registre. Sa forme.
374. Mentions qu'il doit renfermer. Résolutions prises pendant le voyage.
375. Comment faut-il entendre ces mots : Tout ce qui concerne la charge ?
376. Utilité et avantages du livre de bord.

364. — Les devoirs du capitaine commencent dès que son engagement est définitivement contracté, il est chargé dès-lors de préparer le voyage et de mettre le navire en état de l'entreprendre. Il doit donc se livrer à tous les soins qu'exigent l'armement et l'équipement.

La chose la plus urgente est la constitution de l'équipage. Le choix des officiers et matelots devait être laissé au capitaine, d'abord parce qu'il est destiné à naviguer avec eux et qu'il est responsable des uns et des autres ; ensuite, parce que sa position et sa navigation précédente le mettent, mieux que personne, à même de juger de la capacité et de la moralité de ceux qui peuvent vouloir en faire partie. Un équipage, disait Valin, n'est jamais mieux composé que lorsqu'il est du choix du maître. C'est ce que les précédentes législations avaient admis. Le *Consu-*

lat de la mer, le *Droit hanséatique*, le *Guidon de la mer* avaient tour à tour consacré le droit du capitaine à cet égard.

Tous n'avaient pas cependant cru que ce droit dût être exercé d'une manière absolue et sans limite. Ainsi, l'article 16 de la *Hanse teutonique* obligeait le capitaine de s'entendre avec le propriétaire, lorsque celui-ci demeurait dans le lieu de l'armement, et cette disposition avait pris place dans l'ordonnance de 1681.

Rien n'est plus juste, disait Valin, que ce devoir imposé au capitaine, puisque le propriétaire ou l'armateur est la partie la plus intéressée au succès du voyage projeté, et que d'ailleurs il est responsable des fautes et délits des gens de l'équipage comme des faits du navire.

Mais le propriétaire, recherché à l'occasion de cette responsabilité, avait son recours contre le capitaine. En dernier résultat, c'était donc à celui-ci qu'incombait la responsabilité et les effets de la composition vicieuse de l'équipage. Aussi Valin lui-même ne considérait-il pas le droit du propriétaire comme bien démontré, puisque ce n'est qu'à titre de déférence qu'il conseillait au capitaine de n'engager personne sans l'aveu du premier, de prendre les matelots qui lui seraient indiqués par lui, de ne pas retenir ceux qui ne lui seraient pas agréables.

Mais si les matelots ou officiers indiqués par l'armateur ne paraissaient pas convenables au capitaine, si, placé entre une responsabilité qu'il pouvait considérer comme trop imminente et un acte de déférence, il ne croyait pas devoir accomplir cet acte, que devait-il arriver?

Qui devenait juge du conflit? C'est ce que n'avait réglé ni le *Droit hanséatique*, ni l'ordonnance de 1681.

365. — C'est précisément cet embarras qui avait préoccupé les auteurs du Code de commerce. La commission originaire et la section du conseil d'Etat avaient cru ne pas devoir le laisser subsister. Elles l'avaient donc tranché, mais en déniant au capitaine le droit de former l'équipage, elles avaient donc omis l'article 323, innovant ainsi à l'ordonnance de 1681.

Mais l'opinion contraire fut vivement soutenue au conseil d'Etat. Ses partisans prétendaient que le choix de l'équipage devait être déféré au capitaine, parce qu'il répond des gens qui le composent. C'est à l'armateur, disaient-ils, à choisir un bon capitaine, et à celui-ci à s'entourer d'un bon équipage.

En principe, répondait la section, on ne peut voir dans le capitaine que le mandataire du propriétaire, et c'est pour cette raison qu'on doit lui refuser le choix de l'équipage.

En effet, la justice n'oblige pas ici de s'écarter des principes, elle veut, au contraire, qu'on s'y tienne, car, si le capitaine répond de l'équipage, le propriétaire en répond aussi, et en outre des avaries. Dans cette position, la garantie due au propriétaire ne permet pas de rendre indépendant un capitaine qui souvent ne présente aucune sûreté. Voilà pourquoi Valin ne veut pas seulement que le capitaine obtienne l'agrément du propriétaire, s'il est présent, mais encore celui du commissionnaire à l'armement, si le propriétaire n'est pas sur les lieux.

Jusque-là, les systèmes en présence étaient absolus, mais alors naquit la proposition de les concilier, en obligeant le capitaine à se concerter avec le propriétaire, seulement lorsque celui-ci se trouverait sur les lieux. L'ordonnance, disait-on, avait admis ce tempérament, il faut rentrer dans ses termes. Si le capitaine et le propriétaire ne peuvent s'accorder, le tribunal prononcerait.

La section opposait qu'il était difficile de comprendre en quoi consiste l'obligation que l'ordonnance impose au capitaine de se concerter avec le propriétaire. A qui entend-elle que la décision appartiendra? On dit que le tribunal prononcera! Mais il est impossible au juge de décider si un matelot doit ou non être engagé.

366. — Cette discussion était utile à rapporter, car elle détermine le sens précis de l'article 223. Il est vrai, qu'en se conformant à l'ordonnance, on retombait dans l'embarras que nous relevions tout à l'heure, et que la section rappelait si à propos, en s'opposant à ce qu'on en revînt à l'ordonnance.

Mais on lui répondit que, puisque cette ordonnance n'avait pas excité des réclamations, il n'y avait pas de motifs pour la changer; qu'il ne fallait pas, sous le prétexte de vaines difficultés, rendre étranger au choix de l'équipage un capitaine que l'équipage doit seconder, et qui en répond.

S'étayant ensuite de la doctrine de Valin, M. Bigot de Préameneu en concluait que le mot concert n'a jamais présenté de difficultés réelles. Cette expression, ajoutait

le prince archichancelier, est parfaitement entendue: elle signifie que le capitaine est obligé de présenter au propriétaire les noms des individus dont il a fait choix, et que le propriétaire peut les rejeter.

Sur ces observations dernières, le conseil d'État décida que l'article 5, titre 1er, livre 2 de l'ordonnance serait retabli dans le projet, et que les explications données sur le sens dans lequel le mot concert doit être pris seraient insérées au procès-verbal.[1]

Cet article 5 de l'ordonnance est devenu notre article 223. Son interprétation est désormais fixée. Le choix de l'équipage appartient au capitaine, mais avec obligation de s'entendre avec le propriétaire ou l'armateur, lorsque celui-ci demeure sur les lieux. Le pouvoir de celui-ci se borne en quelque sorte à un *veto* à l'égard des personnes proposées par le capitaine, sans qu'il puisse jamais le contraindre à recevoir celles qu'il proposerait lui-même. Ce qui est imposé au capitaine, c'est la déférence et non une abnégation forcée de son intérêt. Ce qui est d'autant plus rationnel, que le propriétaire trouve dans le droit que lui confère l'article 218 un moyen énergique de rendre ses observations prépondérantes.

367. — Ce que nous concluons encore de la discussion au conseil d'Etat, c'est que l'obligation du capitaine de se concerter avec le propriétaire n'existe que lorsque celui-ci demeure sur les lieux. Nous ne l'admettons donc

[1] Locré, *Esprit du Code de com.*, art. 223.

pas dans l'hypothèse indiquée par Valin, à savoir, lorsque, sans demeurer sur les lieux, le propriétaire y est représenté par un fondé de pouvoirs.

Nous remarquons d'abord que l'article 223 garde le plus complet silence à cet égard, ce qui est d'autant plus significatif que, lorsque le législateur a voulu placer le fondé de pouvoirs sur la même ligne que le copropriétaire, il a eu le soin de l'exprimer. Nous en trouvons un remarquable exemple dans l'article 232.

D'autre part, le capitaine ne doit pas au fondé de pouvoirs la déférence qu'il est obligé de témoigner à son propriétaire. Il ne peut rencontrer chez le premier les mêmes sentiments, les mêmes garanties que lui offre ce dernier. A l'esprit de conciliation que la loi suppose à celui-ci, le fondé de pouvoirs pourrait fort bien substituer le caprice et une opposition systématique.

Ce n'est d'ailleurs pas sans hésitation qu'on a appelé le propriétaire à s'immiscer dans le choix de l'équipage. L'hommage qu'on a cru devoir à sa qualité ne pouvait être que personnel et uniquement attaché à cette qualité. Le silence gardé par l'article 223 sur le fondé de pouvoirs n'est que la conséquence de la règle du défaut de transmissibilité des prérogatives exclusivement attachées à la personne.

368. — Il n'est qu'une seule personne dans tout l'équipage, qui soit en dehors du choix du capitaine, c'est le subrecargue. Les fonctions de celui-ci consistant à gérer la cargaison, le propriétaire de celle-ci a seul le droit incontestable de le députer et de le choisir.

Mais, par une juste et logique réciprocité, le capitaine est affranchi de toute responsabilité pour les faits et actes que le subrecargue accomplit dans l'exécution de son mandat. En effet, loin de pouvoir rien lui ordonner, le capitaine est à ses ordres pour tout ce qui concerne la cargaison, il n'aurait à répondre que s'il avait refusé de les exécuter.

369. — Les droits du capitaine, relativement au choix de l'équipage, se bornent à la désignation des personnes. La discrétion qui lui est laissée ne s'étend pas aux conditions de l'engagement et surtout au salaire à allouer.

La détermination de celui-ci appartient exclusivement au propriétaire. Dès-lors, le capitaine ne saurait l'engager au-delà de ses instructions, et, à défaut de celles-ci, des usages et du cours de la place. Il ne pourrait donc se faire rembourser de ce qu'il aurait promis ou payé en sus de ses instructions ou des usages. Il en serait cependant autrement si le propriétaire, régulièrement informé du taux des salaires que le capitaine a été dans la nécessité d'accorder, n'avait fait ni réclamations, ni réserves.

370. — La force et le nombre de l'équipage, sa composition se règlent ordinairement par la capacité et l'importance du navire. Des lois spéciales ont réglé les devoirs du capitaine relativement à la nationalité des officiers et matelots, au nombre des mousses et novices, à la présence d'un chirurgien à bord, ou à l'embarquement d'un coffre de médicaments et d'une caisse d'instruments de

chirurgie ; relativement à l'obligation de déclarer au commissaire des classes les conditions de son engagement, sous peine de perdre le prix de son voyage, et, s'il est armateur, les conditions d'engagement de son équipage ; enfin, à l'obligation de présenter celui-ci à la revue, en France, du même commissaire des classes, et à l'étranger du consul français.[1]

371. — Ce qui touche réellement à notre matière à cet égard, c'est l'observation qu'un capitaine, qui aurait engagé un équipage impropre au navire ou qui partirait avec un équipage insuffisant pour les besoins de la manœuvre, commettrait une faute des plus lourdes, qu'il compromettrait gravement non-seulement le navire et la cargaison, mais encore la vie et le salut de l'équipage et des passagers ; qu'en conséquence, rien ne pourrait l'exonérer de l'obligation de réparer le préjudice souffert, quel qu'il fût. C'est là un point sur lequel toutes les législations n'ont jamais varié. Leurs dispositions unanimes sont résumées par Casaregis dans la proposition suivante : *Ad damni igitur emendationem tenebitur navis magister, si minus idoneas nacelas et homines, aut ignotos vel imperitos ministres, sive non omnes ad usum navis necessarios adhibuerit.*[2]

[1] Edit de juillet 1720, t. 6, art. 8 ; Règlement du 23 janvier 1727 ; Ordonnance du 17 octobre 1784, tit. 14, art. 1 et 9 ; Loi du 21 septembre 1793 ; Décret du 3 brumaire an IV ; Ordonnance du 4 mars 1819 ; Déc. minist. du 13 décembre 1817 ; Ordonnance du 29 octobre 1837, art. 14 et 40.

[2] *Disc.* 23, n° 67.

372. — La responsabilité du capitaine obéit à des principes différents, selon qu'il s'agit d'un acte personnellement commis par lui ou d'un fait émanant de l'équipage. Il est personnellement et indéfiniment tenu du premier, il ne répond de l'autre qu'en sa qualité de capitaine.

De là cette importante conséquence que l'abandon que le propriétaire civilement poursuivi ferait du navire et du fret laisserait dans le premier cas le capitaine sous le coup de son engagement personnel. Il en serait autrement dans le second. La libération du propriétaire, épuisant les droits des créanciers, entraînerait de plein droit celle du capitaine, non-seulement à l'endroit des créanciers, mais même vis-à-vis du propriétaire.

373. — Le capitaine, soit qu'il navigue seulement en sa qualité, soit qu'étant lui-même l'armateur il fasse le commerce pour son propre compte, n'en est pas moins obligé de rendre raison de ses opérations aux nombreux et divers intéressés dans la navigation.

On a donc exigé de lui un livre sur lequel il doit, jour par jour, inscrire les résultats de cette navigation, en marquer toutes les circonstances saillantes.

L'ordonnance de 1681, qui prescrivait également la tenue de ce registre, ordonnait qu'il serait coté et paraphé par un des principaux intéressés. Le Code a préféré demander l'accomplissement de cette formalité à l'autorité judiciaire ou civile. Cette précaution parut nécessaire et était réellement utile pour prévenir toute fraude.

Malgré que l'ordonnance de 1681 ait consacré un titre spécial à l'écrivain, il est certain, d'après le témoignage

de Valin, que l'usage d'en embarquer ailleurs que sur les navires de guerre avait été complètement déserté. Cependant il s'était encore conservé pour les navires de la Compagnie des Indes, pour ceux armés en course ou destinés à commercer dans les Echelles du Levant. Aujourd'hui, on a supprimé ce rouage inutile, et transporté au capitaine les fonctions qui étaient confiées à l'écrivain.

374 — L'article 224 a cru devoir indiquer ce qui devait être inscrit sur le registre.

C'est, en première ligne, le procès-verbal des résolutions prises pendant le voyage. Le projet du Code exigeait la mention des *délibérations*, et il avait d'abord été consacré par le conseil d'Etat. Mais ce mot parut dangereux aux sections réunies du tribunat. Il peut, disaient-elles dans leurs observations, faire réclamer le fait et autoriser la chose. Or, si l'on permet de délibérer en mer, il n'y a plus ni ordre, ni discipline, ni commandement.

On substitua donc le mot résolution à celui de délibération, pour qu'on ne pût se méprendre sur les droits de l'équipage, il n'a que voix consultative et, quel que soit son avis, le capitaine n'en reste pas moins l'arbitre suprême de la conduite à tenir.

Mais la résolution n'en doit pas moins être inscrite sur le livre de bord : elle doit être signée par ceux qui l'ont arrêtée, et son existence devient un des moyens de justification contre les reproches qui pourraient être adressés au capitaine.

L'ordonnance de 1681 voulait que le capitaine inscri-

vît sur son registre le nom des officiers et matelots de son équipage, le prix et les conditions de leur engagement. On a pensé avec raison que tout cela résultant aujourd'hui du rôle d'équipage, il était complètement inutile de le faire figurer sur le livre de bord.

375. — Ce qu'il doit renfermer pour répondre à sa destination, c'est tout ce qui concerne le fait de la charge. La recette, la dépense et généralement tout ce qui peut donner lieu à un compte à rendre, à une demande à former.

Les premiers termes nous sont expliqués par la discussion au conseil d'État. On considéra, comme concernant la charge, la rencontre d'un bâtiment, les mesures disciplinaires ordonnées par le capitaine contre un membre de l'équipage ou un passager, etc.

376. — Le livre de bord doit donc être le récit fidèle de la navigation, en mentionner toutes les péripéties et toutes les opérations accomplies durant le voyage.

Le registre ou livre de bord, alors même qu'il ne serait pas tenu jour par jour, mais qui serait régulier en la forme, fait foi de son contenu jusqu'à preuve contraire, mais, hors le cas de perte constatée, le capitaine ne pourrait se dispenser de le produire.

Ainsi, il a été jugé que malgré la régularité de son rapport de mer, dûment vérifié par l'interrogatoire des gens de l'équipage, le capitaine peut être astreint à représenter, à l'appui de sa demande en réglement d'avaries

par lui formée, son livre de bord tenu conformément à l'article 224.[1]

L'observation de l'article 224 est donc du plus haut intérêt pour le capitaine, c'est sur quoi nous aurons à insister en examinant l'article 228.

—

Art. 225.

Le capitaine est tenu, avant de prendre charge, de faire visiter son navire, aux termes et dans les formes prescrites par les règlements.

Le procès-verbal de visite est déposé au greffe du tribunal de commerce ; il en est délivré extrait au capitaine.

SOMMAIRE.

377. Obligation du capitaine de veiller à la mise en état matérielle du navire.
378. Précautions prises par l'ancien droit. Fonctions des huissiers-visiteurs.
379. Conséquences de leurs suppressions. Vœu de la Cour de Rennes pour obliger le capitaine à provoquer la visite.
380. Forme de cette visite.
381. Modification à l'ordonnance de 1681 sur l'époque à laquelle il doit y être procédé.
382. Sont soumis à la visite, les navires destinés à une navigation au long cours seulement.

[1] Douai, 2 juin 1845, D. P. 45, 4, 58.

383. Mais, doivent-ils être visités avant de prendre charge pour le voyage de retour comme pour celui de l'aller ?
384. Exception dans le cas de relâche pour avaries. Motifs.
385. Caractère de l'article 225. Dans quelle étendue lie-t-il les capitaines étrangers ?
386. Renvoi à l'article 228 pour les conséquences de l'inobservation de l'article 225.
387. Où doit être fait le dépôt du procès-verbal, et qui doit en délivrer l'extrait ?

377. — La loi qui confie au capitaine le soin de choisir l'équipage, le charge encore, sous sa responsabilité, de veiller à la mise en état matérielle du navire. Il doit donc tenir la main à ce que toutes les réparations nécessaires à la sûreté de la navigation qu'il va entreprendre soient effectuées. Toute négligence à cet égard pourrait avoir des conséquences tellement funestes, que le capitaine en serait impardonnable.

A plus forte raison, devrait-il être sévèrement puni si, par condescendance pour la parcimonie des armateurs, ou pour ne pas les effrayer par le chiffre de la dépense, il s'était borné à des réparations apparentes, ayant pour objet de masquer les défectuosités du navire plutôt que de les corriger sérieusement.

378. — La mise en état du navire est tellement importante qu'à toutes les époques le législateur n'a pas cru devoir s'en rapporter au capitaine, malgré l'intérêt personnel que celui-ci a à sa stricte exécution. C'est ainsi que nous trouvons l'obligation de faire visiter le navire, notamment dans l'ordonnance de 1681.

A cette époque, et depuis longtemps, cette visite était confiée à des préposés appelés huissiers-visiteurs, qui étaient attachés aux amirautés, et dont les fonctions avaient été réglées par un titre spécial de l'ordonnance. Ils devaient, à l'arrivée et au départ d'un navire, procéder à sa visite, en dresser procès-verbal et le remettre au capitaine, sous peine de tous dépens et dommages-intérêts procédant du retardement.[1]

Ainsi, la visite du navire était de plein droit, le capitaine n'avait pas même à la requérir. Confiée d'office aux huissiers-visiteurs, l'ordonnance n'imposait aux capitaines d'autre devoir que celui de la souffrir, sous peine d'amende arbitraire.

379. — Les huissiers-visiteurs ayant été supprimés avec les siéges auxquels ils étaient attachés, leur rétablissement ne devint l'objet d'aucune proposition dans les nombreuses observations que suscita le projet du Code de commerce, mais nul ne songeait à supprimer la visite, on examina donc d'abord la question de savoir qui devrait la provoquer.

La Cour de Rouen répondait que c'était au capitaine; qu'il était en effet rationnel qu'avant même de charger celui-ci fût tenu de faire visiter son navire par des gens de l'art, à l'effet de s'assurer s'il est en état de faire route. La Cour ajoutait : les règlements rendus à cet égard ont été négligés, il en est résulté nombre de naufrages; si l'on en fait un article dans le Code, peut-être sera-t-il plus

[1] V. Liv. 1. tit. 5.

strictement observé. La commission accueillit ce vœu, elle proposa donc d'obliger le capitaine à requérir la visite qui serait confiée à deux anciens capitaines et à deux des intéressés à la cargaison.

380. — Mais le conseil d'État crut devoir se borner à consacrer en principe l'obligation pour le capitaine de requérir la visite s'en référant, quant à la forme, à celle arrêtée par les lois et règlements. Nous en sommes donc restés, sur ce point, à la loi des 9-13 août 1791.

Or, cette loi dispose que le capitaine ou armateur qui veut mettre un navire en armement doit appeler deux officiers-visiteurs qui, après avoir reconnu l'état du navire, donnent leur certificat de visite, en y exprimant brièvement les travaux dont le navire leur paraît avoir besoin pour être en état de prendre la mer.

Elle veut que lorsque l'armement est fini et que le navire est prêt à prendre charge, il soit requis une seconde visite. Le procès-verbal de la première est représenté et le nouveau certificat doit exprimer le bon et dû état du navire.

Enfin ces visites sont confiées à d'anciens navigateurs choisis à cet effet par le tribunal de commerce, et, à défaut, par les officiers municipaux. [1]

381. — La visite du navire avait pour objet, sous l'ordonnance de 1681, non pas seulement l'état matériel du navire, mais encore l'exécution des prescriptions des lois

[1] Tit. 3, art. 3, 6, 12 et 13.

de police et d'intérêt général. Les huissiers-visiteurs devaient notamment vérifier comment était composé l'équipage, le nombre et la qualité des passagers, si le navire était muni de toutes ses expéditions. Tout cela ne pouvait se faire utilement qu'au moment du départ, car, dans l'intervalle plus ou moins long entre ce départ et la visite, le capitaine aurait pu changer une partie de son équipage ou embarquer des passagers non déclarés.

Le Code de commerce, ne s'occupant que des intérêts commerciaux, a pu fixer autrement l'époque de la visite, et la rendre plus conforme aux exigences de ces mêmes intérêts. En l'exigeant avant le chargement, on évite les frais de mise à bord et du débarquement dans l'hypothèse où, la marchandise déjà chargée, le navire serait déclaré en mauvais état et exiger des réparations nécessitant le déchargement.

382. — La déclaration du 17 août 1779 soumettait à la visite tous les navires indifféremment, quelle que fût la navigation à laquelle ils se livraient. La loi des 9-13 août 1791 ne l'exige que pour les voyages au long cours. Le silence gardé par le Code de commerce doit-il être considéré comme un retour à la déclaration de 1779? La négative a été consacrée par la jurisprudence. Le Code de commerce, en se référant quant à la forme de la visite aux lois antérieures et notamment à celle des 9-13 août 1791 a, par cela même, maintenu ses dispositions, quant aux navires exceptés de la formalité de la visite.[1]

[1] Rouen, 22 juin 1822; Bordeaux, 27 février, 1826.

383. — L'abrogation de la déclaration de 1779 par la loi de 1791 s'étend-elle à la visite que la première prescrivait pour le voyage de retour? On a voulu induire la négative de ce que, soit la loi de 1791, soit l'article 225 ne renfermait rien de contraire à cette obligation. En conséquence, le tribunal de commerce de Marseille jugeait, le 18 mars 1822, que sous l'empire du Code, le capitaine qui voyage au long cours doit faire visiter son navire tant avant de prendre charge pour le voyage d'aller, qu'avant de prendre charge pour le voyage de retour.[1]

Mais la doctrine contraire a été consacrée par la jurisprudence, qui a vu dans l'article 225 une dérogation à la déclaration de 1779. La Cour de cassation a donc décidé, le 3 juillet 1839, que les navires partant pour un voyage au long cours ne doivent jamais être visités qu'avant le chargement et dans le port d'où leur voyage va être entrepris; que cette visite suffit pour l'aller et le retour.[2]

Mais cette visite doit avoir lieu, quel que soit le port du chargement primitif. Ainsi l'ordonnance du 29 octobre 1833 est venue charger les consuls de veiller spécialement à l'exécution de cette formalité, lorsque le départ devait s'effectuer du port dans lequel ils résident.

384. — L'obligation de faire visiter le navire ne reçoit qu'une exception, à savoir, le cas de relâche pour cause d'avaries. Les formalités à suivre dans cette hypothèse

[1] *Journal de Marseille*, t. 3, 1, 110.

[2] *J. D. P*, 2, 1839, 370; V. *infra*, art. 369 et 383

suppléent évidemment à la visite et la rendent superflue. En effet, non-seulement les experts constateront les avaries et les réparations qu'elles exigent, mais il est encore d'usage que, dans une dernière vacation, ces mêmes experts se livrent à l'examen des travaux ordonnés, et en vérifient et en attestent la bonne et entière exécution. Or cette exécution constitue la mise en état du navire. Toute visite ultérieure serait donc un effet sans cause.

385. — L'article 225 n'a pas seulement un intérêt commercial, il constitue en outre une loi de police et de sûreté générale. A ce titre, il s'impose, aux termes de l'article 3 du Code Napoléon, aux capitaines, quelle que soit leur nationalité.

Mais les capitaines étrangers qui ont obéi aux prescriptions de leurs propres lois, ne peuvent être obligés de se conformer en outre à la loi française. Ainsi les chargeurs français ne pourraient exiger une visite du navire du capitaine qui serait porteur d'un certificat de libre navigation émané des autorités de son pays, et équivalant à celui de visite.

Quant aux obligations des capitaines français en pays étrangers, elles résultent de celles imposées en France aux capitaines étrangers. L'ordonnance de 1833 charge bien nos consuls de veiller à ce que les navires soient visités, mais évidemment elle ne pouvait prescrire d'autre forme que celle en usage dans le pays.

386. — Nous verrons sous l'article 228 quels sont pour le capitaine les effets de l'inobservation de l'ar-

ticle 225. Ce que nous devons constater ici, c'est que la visite est de rigueur, et que le procès-verbal destiné à la constater ne saurait être remplacé même par l'attestation du capitaine, affirmée par l'équipage.[1]

387. — Ce procès-verbal doit être déposé au greffe du tribunal de commerce, et il en est délivré un extrait au capitaine. Une ordonnance du 1er novembre 1826 dispose que dans les ports où il n'y aura pas de tribunal de commerce, ces procès-verbaux de visite seront reçus par le juge de paix du canton.

Que les capitaines pourront, dans les vingt-quatre heures de la remise, s'en faire délivrer un extrait par le greffier de la justice de paix ;

Qu'à l'expiration de ce délai le juge de paix est tenu d'envoyer les procès-verbaux au greffe du tribunal de commerce le plus voisin, et que le dépôt en sera fait au greffe dudit tribunal.

—

Art. 226.

Le capitaine est tenu d'avoir à bord l'acte de propriété du navire,

L'acte de francisation,

Le rôle d'équipage,

Les connaissements et chartes parties,

Les procès-verbaux de visite,

Les acquits de payement ou à caution de la douane

[1] Bordeaux, 7 mai 1832.

ART. 227.

Le capitaine est tenu d'être en personne dans son navire, à l'entrée et à la sortie des ports, havres ou rivières.

SOMMAIRE.

388. Caractère de l'article 226.
389. Motifs qui l'ont fait insérer dans le Code de commerce.
390. Documents exigés, leur nature.
391. Autres pièces dont le capitaine doit être porteur pour la sûreté de sa navigation.
392. Comment le capitaine doit exécuter l'ordre de partir que lui donne l'armateur ?
393. Nécessité de sa présence à bord à la sortie et à l'entrée des ports, havres et rivières. Nature de cette obligation.
394. Caractère du devoir d'appeler un pilote.
395. Le capitaine cesse-t-il d'être responsable par la présence du pilote à bord ?
396. Indemnité due au pilote pour les avaries ou la perte de sa chaloupe.
397. Contre qui doit-il diriger son action ?

388. — L'article 224 prescrit au capitaine un livre de bord, destiné à mentionner sa situation vis-à-vis des armateurs ou des chargeurs, et tous les incidents qui ont pu surgir pendant le voyage. Mais ce livre ne suffit pas à la régularité de la navigation. L'article 226 indique les divers documents dont il doit être accompagné.

L'ordonnance de 1681 ne contient aucune disposition

analogue à celle de l'article 226. C'est peut-être ce qui avait déterminé la commission à l'omettre dans le premier projet du Code. Mais, dans les observations qu'il présenta sur ce projet, le tribunal de commerce de Bordeaux en réclama la consécration. Le capitaine, disait-il, ne doit jamais naviguer sans avoir à bord les pièces justifiant la nationalité du navire, le droit des chargeurs et l'identité du chargement, on doit même lui en faire un devoir absolu. L'article 226 prouve que cette opinion, d'abord admise par la commission, fut plus tard consacrée par le conseil d'Etat.

389. — Au premier aspect, on croirait que les exigences de l'article 226 se réfèrent bien plutôt à la police générale de la navigation et aux droits de la douane qu'à l'intérêt commercial et privé des parties. Mais un navire qui n'aurait pas à bord les pièces indiquées par l'article pourrait être inquiété par les croiseurs de l'Etat, retenu ou retardé dans sa marche. En imposant au capitaine le devoir de les avoir en sa possession, on est tout au moins arrivé à ce résultat que ces inconvénients venant à se réaliser, il ne lui sera plus permis de récuser la responsabilité du préjudice que les propriétaires ou chargeurs en auront éprouvé

390. — Le capitaine est donc obligé d'avoir en sa possession, dès qu'il entre en voyage :

1° L'acte de propriété du navire, c'est à-dire l'acte d'achat, si le navire a été acquis depuis et après sa construction. Si le propriétaire actuel l'avait lui-même fait

construire, la propriété devrait être établie par les traités passés avec les constructeurs, par les factures et comptes des ouvriers et fournisseurs dont le capitaine devrait pouvoir justifier;

2° L'acte de francisation. Cet acte n'est pas seulement utile pour justifier le droit au pavillon national. Il est souvent une défense efficace contre certaines avanies, contre certaines difficultés que pourrait rencontrer le pavillon d'une autre nation. D'ailleurs l'acte de francisation constate la bonne construction du navire, sa jauge officielle, et, sous ce dernier rapport, il doit servir à résoudre les questions que pourrait soulever la quotité du chargement;

3° Le rôle d'équipage. On appelle ainsi l'état de toutes les personnes embarquées à bord du navire.

Nous verrons plus tard l'utilité que cette pièce peut avoir sur les débats qui pourraient s'élever sur les conditions de l'engagement du capitaine et des gens de l'équipage, sur le taux de leur salaire.

L'institution du rôle d'équipage est surtout d'une profonde utilité dans l'intérêt de l'Etat. Autorisé à requérir pour la marine militaire les services de tous les matelots inscrits, il s'est par cette institution créé un moyen énergique de connaître le nombre total de nos matelots; de juger ceux qui sont actuellement disponibles, de prévenir les désertions et d'empêcher les appelés de se soustraire à l'inscription maritime.

Cet intérêt public explique la sévérité qu'on a de tout temps apportée à veiller à l'exécution de ce qui concerne le rôle d'équipage. L'ordonnance de 1784, qui régit en-

core la matière, soumet le capitaine à une amende de 300 livres pour chaque matelot dont le nom n'est pas inscrit sur le rôle d'équipage.

Nous n'avons pas à entrer dans des plus longs détails sur les faits que doit mentionner le rôle d'équipage, sa régularité rentrant dans la matière de la police maritime qu'on a sagement distinguée de la matière commerciale qui doit seule nous occuper;

4° Les connaissements et la charte partie. Les connaissements constatent l'identité de la cargaison et excluent toute idée de contrebande ou de commerce étranger prohibé par l'ordonnance de 1784. L'utilité de leur existence à bord est indiquée par ce fait que les tribunaux de la Guadeloupe ont vu dans l'absence des connaissements un motif suffisant pour prononcer la confiscation du navire. Il est vrai que cette décision a été infirmée par la Cour de cassation, le 22 juillet 1825. Mais la saisie du navire, ne dût-elle aboutir à aucun résultat fâcheux, n'en occasionne pas moins un préjudice important que le capitaine doit avoir soin d'éviter en se conformant à la loi.

Ce qui peut résulter encore de l'absence des connaissements, c'est que le capitaine ne soit pas en état de restituer utilement la marchandise à celui qui doit la recevoir, ce qui le rendait responsable envers le chargeur; il ne pourrait même, dans ce cas, être dispensé de rembourser la marchandise non consignée, par l'offre qu'il ferait de la représenter.[1]

L'obligation d'avoir à bord les chartes parties souffre

[1] Aix, 12 juillet 1830.

exception, par exemple, dans le cas où la cargaison appartient au propriétaire du navire lui-même.

Il faudrait l'admettre ainsi lorsque le capitaine a chargé à la cueillette, ou lorsque, comme dans le petit cabotage, il n'est pas d'usage de souscrire des chartes parties ; dans tous ces cas, le droit à l'usage du navire résulte suffisamment des connaissements.

Enfin, la loi exige que le capitaine soit porteur des procès-verbaux de visite et des acquits de payement où à caution de la douane.

Tel est l'ensemble des documents que l'article 226 exige, et dont le capitaine doit être porteur, à peine de devenir responsable des événements que le défaut d'un ou de plusieurs pourrait entraîner.

391. — A ces exigences il faut ajouter celles que les lois de police, que la santé publique, que l'intérêt du fisc ont imposées. Ainsi, indépendamment des pièces que nous venons d'énumérer, le capitaine doit avoir à bord un congé, c'est-à-dire un permis de navigation, sans lequel les navires ne peuvent sortir des ports du royaume. Ce congé est le passeport du navire, il est délivré par la douane ;

Une patente de santé ou certificat faisant connaître l'état sanitaire du lieu d'où il est parti, et celui du navire lui-même au moment de son départ ;

Enfin, un manifeste ou état général de sa cargaison qui est, à l'arrivée, remis à la douane. [1]

[1] Loi des 13 - 22 août 1791, 4 germinal, an XI.

Il importe que les énonciations de ce manifeste soient conformes aux acquits de la douane. Toute différence faisant supposer une substitution de marchandises pourrait amener la saisie et la confiscation de celles qui se trouveraient sur le navire.

Il importe encore que le manifeste mentionne toute la marchandise chargée; celle qui serait omise pourrait être confisquée, et il est évident que le capitaine coupable de cette omission devrait indemniser le chargeur de toutes les conséquences qui en seraient résultées.

392. — Le capitaine qui a pris toutes les dispositions convenables est obligé de se mettre en route au premier ordre de son armateur, ou au jour indiqué dans ses instructions, mais l'exécution de ce devoir est entièrement laissée à son appréciation, et nécessairement subordonnée à sa possibilité. Le capitaine qui mettrait à la voile malgré le mauvais temps, ou malgré la prohibition de sortie que peuvent contenir les règlements locaux, commettrait une faute lourde, des conséquences de laquelle il ne cesserait pas d'être responsable sur le motif que l'équipage consulté aurait résolu le départ.

C'est, en effet, sa volonté seule qui doit le diriger dans la conduite du navire, il n'a ni conseil à prendre ni ordre à recevoir, si sa conviction lui fait craindre quelques dangers. Le tribunal de commerce de Marseille a même jugé, le 16 février 1826, qu'il n'est pas obligé de mettre en mer lorsqu'il juge que le temps est contraire, quoique le chargeur lui en ait donné l'ordre pressant et formel. [1]

[1] *Journal de Marseille*, t. 7, 1, 36.

393. — La présence du capitaine sur le navire à l'entrée ou à la sortie des ports, havres ou rivières est un devoir urgent pour lui. C'est la Cour de Rouen qui proposa d'en consacrer l'injonction dans le Code de commerce. Un capitaine, disait-elle, étant dans le voisinage de son domicile, se fait descendre en mer pour y arriver plus promptement, et laisse la conduite du navire à son second qui, manquant quelquefois des connaissances requises, se trouve maîtrisé par les événements. Beaucoup d'accidents, même des naufrages sont résultés de cette imprudence des capitaines, il est essentiel de les prévenir, en obligeant les capitaines de remplir entièrement leurs devoirs.

Ces observations devaient d'autant plus être accueillies, que l'entrée ou la sortie des ports, havres ou rivières offre toujours du danger soit par le voisinage de la terre, soit par le stationnement de nombreux navires, soit par les difficultés naturelles de la localié. Ce n'est donc pas le moment pour le capitaine d'abandonner une direction que sa réputation lui a méritée. L'article 227 est donc parfaitement conforme à la raison elle-même, il résulte de son esprit comme de son texte que le capitaine doit être à bord à l'entrée et à la sortie, soit qu'il s'agisse du départ, soit que le navire doive être seulement conduit en rade, et qu'il ne doit l'abandonner, dans aucun cas, que lorsqu'il est solidement mouillé ou amarré à la place qui lui est destinée.

L'obligation imposée au capitaine par l'article 227 n'est nullement affaiblie par le fait qu'un pilote aurait été appelé à bord pour conduire le navire soit à l'entrée, soit à la sortie du port, havre ou rivière. Cet appel constitue

même un devoir indépendant de l'obligation, et auquel le capitaine ne saurait manquer sans affecter sa responsabilité.

394. — On sait que, justement préoccupé du danger qu'offre l'entrée ou la sortie de certains ports, havres ou rivières, le législateur exigea que tout navire fût confié à la direction d'un pilote dont les études spéciales et la pratique des localités rendaient le secours utile, si non indispensable. On sait encore que ce secours, obligatoire dans certains cas, est facultatif dans d'autres, en ce sens que, sauf les exceptions formellement prévues, le capitaine peut se passer du pilote, mais qu'il n'en est pas moins obligé de le payer.

La prudence fait donc un devoir au capitaine commendant un navire de plus de quatre-vingt tonneaux, qui ne fait pas habituellement la navigation de port en port, et ne pratique pas habituellement l'embouchure des rivières, d'appeler et d'employer réellement le pilote. L'omission de l'un et de l'autre rendrait, en cas d'accident, la responsabilité du capitaine bien plus lourde. [1]

395. — Mais cet acte de prudence accompli, surgit la question délicate de savoir à qui du pilote ou du capitaine incombera la responsabilité du préjudice qui pourra survenir soit au navire, soit à la cargaison.

Nous avons déjà dit que le propriétaire répond des faits du pilote comme de ceux du capitaine. [2] Mais en

[1] Casaregis, *Disc.* 23, n° 68.
[2] *Supra*, n° 281.

même temps nous admettions, avec la Cour de Bordeaux, que ce dernier n'a pas le droit de s'opposer aux mesures que le pilote, sous sa responsabilité, juge devoir prendre pour le salut du navire ou de la cargaison. [1] C'est également ce que le tribunal de Marseille avait formellement jugé le 11 mai 1817.

S'il faut en croire les recueils d'arrêts, ce tribunal serait revenu de cette jurisprudence. Deux fois, en effet, il aurait déclaré le capitaine responsable, malgré la présence du pilote à bord.

Mais consulter ces jugements, c'est se convaincre que, parfaitement appopriés à l'espèce, ils ne portent aucune atteinte au principe que nous considérons comme seul juridique. Le premier, en effet, rendu le 2 avril 1829, rend le capitaine responsable parce qu'il n'était pas présent au moment de la sortie du navire. Or, nous venons de le dire, l'assistance du pilote ne dégage pas le capitaine de l'obligation que lui impose l'article 227, il y avait toute raison de le décider ainsi, car le pilote, simple marin par l'état, par l'éducation, par les mœurs, peut s'oublier, se quereler avec l'équipage, le brutaliser, ne pas être obéi par lui. Tous ces inconvénients disparaissent devant la présence du capitaine, qui doit être puni d'ailleurs s'il n'a pas obéi à la loi.

Dans le second jugement, rendu le 5 mai 1831, le tribunal avait à statuer sur une demande en dommages-intérêts formée par le fermier d'une madrague, dont les filets tendus avaient été déchirés par le navire.

[1] 23 février 1829.

Il est vrai que dans ce jugement le tribunal, dans un de ses motifs, paraît admettre que le capitaine peut s'opposer aux manœuvres du pilote. Mais les raisons réelles de le déclarer responsable sont immédiatement déduites en ces termes :

« Attendu que le capitaine n'est pas à plus forte raison déchargé de l'obligation de surveiller ce qui se passe en mer, afin d'en prévenir le pilote qui, placé au gouvernail, peut souvent ne pas apercevoir ce qu'il y a vers la proue du navire ; que, dans l'espèce particulière, si le capitaine ou son équipage eussent rempli cette surveillance, ils auraient incontestablement prévenu à temps le pilote du signal annonçant la présence de la madrague, et celui-ci l'aurait facilement évitée.[1]

Tout ce qui nous paraît résulter de ces décisions, c'est que la présence du pilote à bord n'est et ne saurait être pour le capitaine et l'équipage le droit de se croiser les bras et de fermer les yeux ; que leur devoir est de coopérer à la direction du navire et de la faciliter autant qu'il est en eux. Le préjudice uniquement imputable à l'oubli de ce devoir ne résulte pas même du fait ou de la faute du pilote, qui ne répond ni du capitaine ni de l'équipage. A quel titre donc le lui ferait-on supporter?

Que si, au contraire, le préjudice est dû à une fausse manœuvre, à la négligence, à l'impéritie du pilote, en rendre le capitaine responsable serait consacrer une injustice qui n'est ni dans la lettre, ni dans l'esprit de la loi.

[1] *Journal de Marseille*, t. 8, 1, 186 ; t. 9, 1, 247 ; t. 11, 1, 56 ; t. 12, 1, 201.

La preuve, nous la puisons en outre dans la jurisprudence. Ainsi, si la mise à bord du pilote est la conséquence d'un embargo mis sur le navire, le capitaine, privé de tout commandement, est par cela même affranchi de toute responsabilité, malgré que son mandat légal, qui l'investit de toutes les actions actives et passives du navire ne cesse pas de subsister. En conséquence, les actes de protestations et de recours signifiés de bonne foi à ce capitaine, à raison d'un abordage, dans les vingt-quatre heures de l'évènement, sont valables et consacrent les droits du demandeur contre l'administration de la marine, seule responsable des faits du pilote par elle délégué.[1]

396. — Le pilote qui a dirigé un navire doit être non-seulement payé des salaires qui lui sont alloués, mais encore indemnisé du préjudice que la conduite du navire lui a pu occasionner. C'est ce qui s'induisait de l'article 46 du décret du 12 décembre 1806, portant: si dans un gros temps la chaloupe d'un pilote, en abordant le navire à la mer, reçoit quelques avaries, elle sera réparée aux frais du navire et de la cargaison, il en sera de même si la chaloupe se perd en totalité.

Cet article avait fait surgir deux difficultés: l'une sur la forme, l'autre sur le fonds. L'obligation de réparer, a-t-on dit, n'est attachée qu'à l'avarie ou la perte subie au moment et par le fait de l'abordage. Le pilote apporte au navire le secours de son expérience pratique, il faut

[1] Bordeaux, 31 juillet 1833; Cass., 19 mars 1834.

donc qu'il aborde; dans l'abordage, manœuvre de nécessité et souvent périlleuse pour une embarcation légère, la chaloupe éprouve des avaries ou périt; la justice exigeait que le pilote fût indemnisé.

Mais si la chaloupe d'un pilote remorque un navire, le dirige dans les passes, l'éloigne des écueils, et si le navire et la chaloupe naviguant plus ou moins longtemps à la suite l'un de l'autre, la chaloupe sombre et périt par la seule violence des vents ou de la tempête, l'article 46 cesse d'être applicable. Le sinistre est le résultat d'une fortune de mer ordinaire, il n'est pas une conséquence immédiate du secours que le pilote apporte au navire en danger, c'en est une médiate et éloignée.

Il serait facile de démontrer tout ce que cette doctrine à d'illogique, combien elle s'écarte non-seulement de l'esprit de la loi, mais encore des principes du droit commun en matière de mandat ou de gestion d'affaires. Ce qui rend toute démonstration inutile, c'est qu'elle a été législativement condamnée. En effet, l'article 12 du règlement pour le pilotage, du 23 novembre 1844, dispose que lorsque le pilote perdra sa chaloupe au service d'un navire, l'armateur ou le propriétaire sera tenu d'en payer la valeur.

397. — Le pilote a donc incontestablement action pour se faire indemniser. Mais contre qui devra-t-il l'exercer? C'est ici la difficulté de forme.

Cette perte, a-t-on dit, ne constitue qu'une avarie commune. Donc, chaque intéressé n'est tenu que de sa

part et portion. Le pilote, ne pouvant rien exiger au-delà, doit donc les actionner tous.

Cette prétention a été avec juste raison écartée. Celui qui répond principalement envers le pilote, c'est le propriétaire ou l'armateur. Il peut dès-lors l'attaquer isolément, sauf à lui de se pourvoir contre les autres intéressés pour la part proportionnelle afférant à chacun d'eux [1].

—

ART. 228.

En cas de contravention aux obligations imposées par les quatre articles précédents, le capitaine est responsable de tous événements envers les intéressés au navire et au chargement.

ART. 229.

Le capitaine répond également de tout le dommage qui peut arriver aux marchandises qu'il aurait chargées sur le tillac de son vaisseau, sans le consentement par écrit du chargeur.

Cette disposition n'est point applicable au petit cabotage.

[1] Poitiers, 12 mai 1847; D. P. 47, 2, 110.

ART. 230.

La responsabilité du capitaine ne cesse que par la preuve d'obstacles de force majeure.

SOMMAIRE.

398 But et effet de la responsabilité imposée au capitaine par l'article 228.
399. Conséquence de l'absence du livre de bord.
400. *Quid*, en cas de perte. De quoi peut-elle résulter ?
401. Quand doit-on admettre le capitaine à en exciper ?
402. Conséquences de l'omission de la visite, nature et caractère de la présomption qu'elle crée.
403. Conséquences de l'inobservation de l'article 226. Nature de la preuve contraire.
404. *Quid*, de l'inobservation de l'article 227.
405. Devoirs du capitaine à l'endroit du chargement. Obligation de ne pas prendre des marchandises au-delà de la capacité du navire. Conséquences.
406. Responsabilité qu'il encourt en cas d'accidents ou de retard dans le chargement des marchandises mises à sa disposition.
407. Ses devoirs quant à leur arrimage, règles qu'il doit suivre à cet égard.
408. Répond des avaries de la marchandise débarquée hors la présence du consignataire, s'il n'a pas fait constater le bien-être de son arrimage.
409. Motifs de la prohibition de charger sur tillac, sans le consentement écrit du chargeur.
410. Exception pour la navigation au petit cabotage.
411. Forme du consentement. Résulterait de la clause du connaissement.
412. Doit-on assimiler au chargement sur tillac celui fait dans la dunette ?

413. Nature de la preuve de la force majeure exigée par l'article 230.
414. Caractère de sa disposition. Conséquences.
415. Mission confiée aux tribunaux. Applications diverses.
416. La force majeure n'existe que lorsque les causes de l'événement ne peuvent être imputées ni au fait du capitaine, ni à celui de l'équipage.

398. — Le capitaine qui n'a pas religieusement exécuté les obligations qui lui sont imposées a violé ses devoirs, commis une faute grave. L'article 228 l'en punit, en lui imposant la responsabilité de tous les événements qui ont pu survenir. C'était là, en effet, l'unique sanction que la loi pût édicter. Elle est assez onéreuse pour retenir le capitaine dans la voie qui lui est tracée.

Il suffit, pour s'en convaincre, de comparer la position du capitaine, suivant qu'il se sera ou non conformé aux prescriptions des articles 224 et suivants, que nous venons d'analyser.

399. — Le livre de bord, nous l'avons déjà dit, pourvu qu'il soit régulier en la forme, et malgré qu'il n'ait pas été tenu jour par jour, fait foi de son contenu jusqu'à preuve contraire. Ainsi les recettes et dépenses, les avaries éprouvées, la nécessité d'un radoub, d'une relâche, le changement forcé de route, la vente ou l'achat de victuailles en mer, les mesures prises contre un matelot ou un passager; tout cela est présumé légalement accompli.

Le livre de bord est donc, en réalité, une ressource précieuse pour le capitaine. Il y puise non-seulement les moyens d'attaquer les intéressés, mais encore ceux de se

défendre. Il peut dire à ses adversaires et à ses juges : Croyez, parce que mon livre l'atteste ; et cette raison est décisive. On ne peut l'écarter qu'en prouvant le mensonge ou la fraude ; ce qui n'est pas toujours possible pour des événements réalisés en pleine mer, et dont il n'existera souvent d'autre témoin que le livre de bord lui-même.

Supposez que le capitaine n'ait pas exécuté l'article 224. Un événement dommageable pour le navire ou le chargement s'est réalisé. La présomption légale est contre le capitaine. Le silence qu'il a gardé sur les causes qui l'ont amené, le défaut de mention sur le livre de bord ne saurait être autrement interprété que comme un aveu que ce fait est imputable à la faute ou à la négligence du capitaine.

Vainement voudrait-il y suppléer par les termes de son consulat. On lui répondrait, avec la Cour d'Aix, que celui-ci ne peut-être considéré comme une preuve légale des événements de la navigation, lorsque le livre de bord n'est pas représenté, puisque c'est précisément ce livre qui devait fournir les matériaux du rapport dont on ne peut dès-lors contrôler l'exactitude.[1]

Plus vainement encore proposerait-il une preuve testimoniale. Cette preuve, toujours admissible en faveur des intéressés au navire ou à la cargaison, ne saurait être invoquée par le capitaine qui a pu se créer une preuve littérale. La seule dont il pût utilement se prévaloir, serait celle résultant de la constatation judiciaire du fait de force

[1] 21 juillet 1821, *Journal de Marseille*, t. 2, 1, 371.

majeure qu'il aurait provoquée au moment de l'événement, comme dans l'espèce jugée par la Cour de Rennes, le 21 juin 1811.

400. — Cette règle souffrirait exception si le défaut de représentation du livre de bord, que le capitaine prouverait avoir tenu, était la conséquence de la destruction ou de la perte fortuite de ce livre. La loi, qui punit la violation de ses prescriptions, ne saurait sévir contre un événement indépendant de la volonté de celui qui en est victime, et qui n'a pu le prévoir ni l'empêcher. Donc, en cas de perte du registre justifiée, le rapport du capitaine, dûment vérifié par l'équipage, devrait être admis à sa décharge. On devrait, en outre, accueillir toutes les preuves que le capitaine serait en mesure d'offrir. La force majeure légitimerait cette dérogation au droit commun.

401. — Mais il ne faudrait pas que la perte du livre de bord devînt une de ces excuses banales derrière lesquelles la mauvaise foi essaye de se retrancher. Le capitaine ne devrait être admis à l'alléguer que lorsque sa probabilité serait démontrée par la nature de l'événement auquel on la rattache. Par exemple la perte, l'abandon précipité ou le naufrage du navire ; dans ce cas, la preuve de la destruction du livre de bord résulterait suffisamment de ce qu'il ne figurerait pas dans les objets sauvés, détaillés dans le rappport.[1]

402. — L'omission de la visite du navire, prescrite

[1] Rennes, 12 juillet 1816.

par l'article 225 rend le capitaine responsable de tout le préjudice éprouvé par le navire et le chargement. Ce préjudice est présumé avoir été occasionné par le mauvais état du bâtiment. Ceux qui en sont les victimes sont donc fondés à en rendre responsable celui qui n'a pu violer la loi que dans l'intention de dissimuler ce mauvais état.

Mais cette présomption s'efface devant la preuve du contraire. L'article 228, a dit la Cour de cassation, ne crée pas une présomption *juris et de jure*. La responsabilité résultant du défaut de visite cesse par la preuve que le sinistre provient d'événements de mer ou de force majeure. Dans l'espèce, la Cour tirait la preuve contraire du rapport régulier constatant qu'à la sortie du port un coup de vent ayant fait échouer le navire, l'eau avait pénétré de toute part et occasionné ainsi à la cargaison un préjudice considérable.[1]

Cette interprétation n'est pas une faveur faite au capitaine contre les chargeurs. Le bénéfice en est également acquis à ces derniers. Nous verrons, en effet, que l'article 297 les admet à prouver le mauvais état du navire, nonobstant et contre les certificats de visite.

403. — Nous avons déjà dit que l'omission des pièces exigées par l'article 226 peut avoir des conséquences fâcheuses pour la navigation du navire. Des soupçons sur la légitimité de l'opération, une présomption de contrebande pourraient porter les croiseurs de l'État à le saisir, à le conduire dans le port le plus voisin, et occasionner

[1] Cass., 17 avril 1834.

ainsi des retards plus ou moins considérables. A l'arrivée au port de destination, les mêmes difficultés sont de nature à surgir de la part de l'administration ; l'oubli seul de la patente de santé peut faire refuser la libre pratique.

Le capitaine serait évidemment responsable envers qui de droit, et cette responsabilité peut atteindre à des limites considérables. En effet, les retards, le changement de route imposés au navire peuvent l'avoir exposé à des avaries, à un naufrage qu'il eût pu éviter, si le capitaine avait eu le soin de se munir des pièces exigées par la loi.

On sent, dès-lors, qu'il ne suffirait plus de prouver que l'avarie ou le naufrage est la conséquence d'une fortune de mer, d'une force majeure. On objecterait au capitaine que, sans les retards et les difficultés auxquels sa faute a donné lieu, le navire aurait évité les hasards qui l'ont assailli.

La responsabilité du capitaine ne cesserait donc que par la preuve que l'absence des pièces ayant occasionné ces retards et ces difficultés n'est due qu'à la force majeure, et une preuve de ce genre est difficile même à concevoir.

404. — Ce que nous disons de l'inobservation de l'article 226 s'applique à celle de l'article 227. Le capitaine, absent du navire à l'entrée ou à la sortie des ports, havres ou rivières, ne serait relevé de la responsabilité des événements, quels qu'ils fussent, qu'en justifiant qu'il a été retenu ailleurs par une force majeure. Peut-être que s'il eût commandé le navire, le sinistre eût été évité. C'est du moins ce que la loi suppose. Ici la présomption est

juris et de jure. Le capitaine ne peut donc en éviter les effets que par la preuve qu'un obstacle de force majeure l'a seul empêché d'être à son poste.

403. — Le chargement du navire que le capitaine doit surveiller et diriger ne constitue pas la partie la moins délicate de ses devoirs. Déjà l'article 222 l'a déclaré responsable des marchandises qui lui sont remises, et cette responsabilité ne concerne pas seulement l'obligation de les restituer à la fin du voyage, elle s'étend, en outre, à leur conservation pendant tout le cours de la navigation.

La principale obligation du capitaine, à l'endroit du chargement, est de ne pas surcharger le navire en recevant au-delà de ce que comporte sa capacité réelle. Il ne doit pas sacrifier la sûreté du navire et celle de l'équipage au désir d'augmenter le bénéfice qu'il doit prélever sur le fret. Or, l'encombrement résultant d'un chargement excessif compromet l'une et l'autre. La manœuvre en est gênée, le navire est plus difficile à gouverner, ce qui peut donner lieu à des avaries plus ou moins graves.

La surcharge du navire a toujours été considérée comme une faute. Avant l'ordonnance de 1681, on n'hésitait pas à déclarer le capitaine personnellement tenu à réparer tout le préjudice qui en était résulté.[1] Rien de contraire ne résulte des dispositions du Code de commerce. Aujourd'hui donc on doit dire avec M. Pardessus que le capitaine ne doit réellement embarquer que ce que le na-

[1] Casaregis, *Disc.*, 23, n° 69, et autorités qu'il cite.

vire peut porter ; que l'excédant doit être mis à terre, sauf le recours des chargeurs contre qui de droit.

La faute du capitaine, que son obéissance aux ordres de l'armateur n'effacerait pas, serait bien plus grave encore si, ayant directement traité avec les chargeurs, il avait pris des engagements au-delà de la possibilité du navire. Sa responsabilité personnelle, même envers l'armateur civilement poursuivi, en serait la juste, l'inévitable conséquence.

406. — La seule obligation que contractent les chargeurs, est celle de livrer les marchandises soit sur le quai, soit le long des bords du navire, suivant la convention. Leur chargement et leur arrimage appartiennent exclusivement au capitaine, qui répond, dès-lors, du préjudice auquel ils peuvent donner lieu. [1]

La marchandise est censée au pouvoir du capitaine, dès qu'elle est mise à sa disposition dans le lieu convenu. Toutes les mesures ultérieures pour la faire arriver à bord le concernent et doivent être exécutées à ses risques et périls. Ainsi, il répond de tous les accidents qui peuvent arriver par défaut de soins, d'attention ou de précautions des matelots ou autres personnes par lui employées au chargement.

Il répond même des accidents que le retard occasionnerait. Ainsi le tribunal de Marseille jugeait avec raison, le 12 octobre 1829, que l'acconier qui a transporté auprès

[1] Rouen, 14 décembre 1820 et 9 octobre 1827 ; Cass., 7 juillet 1824.

du bord du navire des marchandises destinées à y être embarquées en est suffisamment déchargé par la remise qu'il fait au capitaine du billet portant avis, de la part du chargeur, de l'envoi des marchandises pour l'embarquement ; que par suite le capitaine est tenu, dès ce moment, de délivrer à l'acconier récépissé des marchandises chargées sur la chatte que celui-ci à conduite, et placée le long de son bord ; qu'en conséquence, si depuis l'arrivée des marchandises jusqu'à leur embarquement effectif, une partie de ces marchandises éprouve fortuitement un dommage, le capitaine ne peut rejeter sur l'acconier la responsabilité de l'événement.[1]

407. — La marchandise rendue à bord, il faut procéder à son arrimage. Le devoir du capitaine, à cet endroit, se borne à disposer le chargement de la manière la plus convenable à chaque nature de marchandises et à fermer ses écoutilles avec soin, sans qu'il soit obligé d'examiner si la marchandise qui lui est remise est bien ou mal conditionnée.

Mais il est responsable de tous les dommages que pourrait entraîner un arrimage vicieux, si, par exemple, des marchandises pesantes avaient été placées sur des caisses légères ou fragiles ;

S'il a négligé de placer un fardage sous une marchandise sujette à s'avarier, si elle n'est pas protégée contre le contact du sol.

Les cas d'application de cette règle sont fréquents.

[1] *Journal de Marseille*, t. XI, 1, 293.

Nous nous contenterons d'en rappeler un qui a le mérite de bien déterminer l'étendue et la nature du devoir du capitaine.

Le tribunal de commerce de Marseille jugeait, le 11 janvier 1836, que bien que, d'après les règles générales de l'arrimage, les barriques se placent sur le premier plan du navire, il est cependant dans l'ordre d'un bon arrimage de les placer à fond de cale, s'il se trouve dans le chargement des marchandises lourdes; qu'en conséquence, le capitaine qui néglige de suivre cette disposition est en faute, et par suite tenu de l'avarie éprouvée par la marchandise contenue dans ces barriques par l'effet du poids considérable des autres marchandises superposées.[1]

Il n'y a donc, en matière d'arrimage, d'autre règle à suivre que celle qui est de nature à assurer la conservation de toutes les marchandises. Les précautions à prendre varient donc suivant les effets composant chaque chargement. Le capitaine ne doit pas seulement suivre l'usage général, il ne peut s'écarter des exigences spéciales et particulières, sans engager sa responsabilité. Son obligation personnelle ne serait nullement affaiblie de ce qu'il aurait confié la disposition de son chargement à des arrimeurs-jurés.[2]

408. — Le capitaine intéressé à faire un bon arrimage ne l'est pas moins à le faire constater, s'il veut

[1] *Journal de Marseille*, t. 16, 1, 181.
[2] Rouen, 14 décembre 1820.

s'exonérer du payement des avaries que la marchandise aurait pu éprouver durant le voyage.

Ainsi on a jugé que le capitaine qui débarque la marchandise hors la présence du consignataire, et sans faire constater le bien-être de son arrimage, est responsable des avaries reconnues à cette marchandise, et attribuées au contact ou au coulage d'autres marchandises chargées sur le même bord, bien que son consulat mentionne des tempêtes et des mauvais temps, alors d'ailleurs qu'il ne justifie pas d'événements de navigation qui aient pu désarrimer la cargaison et produire l'avarie ; que de ce défaut de justification résulte la présomption que l'avarie est le résultat d'un vice d'arrimage ou d'un défaut de précaution de la part du capitaine.[1]

409 — Le chargement sur tillac a toujours été considéré comme dangereux : pour le navire, dont il encombre le pont et rend les manœuvres plus difficiles ; pour les marchandises exposées aux intempéries du temps et à être les premières dont on se débarrassera dans le cas d'un jet à la mer.

Aussi, l'avait-on prohibé au capitaine, mais une pareille prohibition ne pouvait être absolue, il est des marchandises qui peuvent subir ce mode de transport. Dans tous les cas, le chargeur peut le consentir. On avait donc subordonné à ce consentement l'effet de la prohibition. Cette prescription, que l'ordonnance de 1681 avait em-

[1] *Journal de Marseille*, t. 10, 1, 132.

pruntée au *Consulat de la mer*, se retrouve dans notre article 229.

Ce que le Code exige de plus que l'ancien droit, c'est que le consentement du chargeur soit donné par écrit. Il est juste qu'aucun doute ne puisse s'élever sur un fait dont les conséquences peuvent être si considérables. On l'avait de tout temps tellement compris ainsi, qu'au témoignage de Valin, malgré le silence gardé par l'ordonnance, on exigeait la preuve écrite du consentement toutes les fois qu'il s'agissait de marchandises d'une valeur de plus de cent francs.

410. — L'exception que notre article consacre en faveur du petit cabotage était également admise sous l'ordonnance de 1681, quoiqu'elle n'eût pas été prévue.[1] Le Code n'a donc fait que consacrer un usage universellement suivi avant lui, et qui se justifiait par la nature même des choses. Le petit cabotage s'opérant de port en port, les voyages s'accomplissent ordinairement dans un délai assez court pour que la marchandise n'ait pas le temps de souffrir beaucoup. Quelquefois même les navires qui le desservent ne sont pas pontés. Enfin, si ce mode de chargement a un inconvénient, il produit également un avantage en contribuant à faire fixer le fret à un prix peu élevé.

Sans doute, le même effet se produit dans la navigation au grand cabotage ou au long cours. Les marchandises chargées sur tillac ne payent ordinairement que la

[1] Valin, art. 12; tit. *du Capitaine*.

moitié du fret de celles chargées sous couverte, mais la durée du voyage, en multipliant les hasards, aggrave singulièrement l'inconvenient de ce mode. De plus, l'article 421 considère le jet des marchandises sur tillac comme avarie particulière aux risques exclusifs du chargeur.

Au reste, celui qui veut profiter, même à ce prix, de la réduction du fret, est libre de le faire, la loi l'autorise à consentir. L'exigence d'une preuve écrite est même bien plutôt dans l'intérêt du capitaine que dans le sien propre.

411. — Le législateur n'a tracé aucune forme à ce consentement, il doit être écrit, il résulterait évidemment de l'acceptation d'un connaissement portant la clause à charger sur couverte. Sans doute, le connaissement n'est signé que par le capitaine, mais l'acceptation par le chargeur de l'original que lui remet le capitaine en rend toutes les conditions communes et contradictoires. Le chargeur, qui ne pourrait plus contester le prix du fret, la quotité du droit de chapeau qui y seraient stipulés, ne pourraient pas davantage recuser la clause du chargement sur tillac.

412. — La prohibition édictée par l'article 229 a fait naître la question de savoir si les effets chargés dans la dunette d'un navire doivent être assimilés à ceux chargés sur tillac, et si, responsable de ceux-ci, le capitaine l'est également de l'avarie ou de la perte de ceux-là, lorsqu'il a agi sans le consentement du chargeur?

Cette question, affirmativement résolue par le tribunal de commerce de Marseille, a été décidée en sens con-

traire par le tribunal de commerce et par la Cour impériale de Bordeaux. Cette divergence mérite d'être examinée et résolue.

La dunette, qu'on désigne également sous les noms de *rouf*, *cabanne*, *carrosse*, est une espèce de petit logement élevé sur le pont à l'arrière du bâtiment, soit au moment de sa construction, soit à une époque ultérieure. Elle est ordinairement destinée au logement du capitaine ou des autres officiers de l'équipage.

Dès-lors, disait-on devant le tribunal de Marseille, là où la prudence permet de loger les principaux de l'équipage, peut-il y avoir de l'imprudence à loger des marchandises, dont la valeur, quelle qu'elle soit, ne peut être comparée à la vie d'un seul homme.

En un mot, la loi défend le chargement *sur couverte*, à peine de responsabilité contre le capitaine et les armateurs, elle ne défend point le chargement *sous couverte*; or tout objet placé sous le *rouf est sous couverte*. Donc, point de faute, et point de responsabilité à raison d'un chargement ainsi effectué.

Peu importe, répondait-on, que le chargement dans la dunette soit un chargement *sous couverte*; la loi ne parle pas de *couverte*, mais bien de *tillac*. Il ne suffit donc pas, pour détourner la responsabilité du capitaine et de l'armateur, que l'objet chargé soit couvert d'une manière quelconque, il faut qu'il soit *couvert par le tillac*. *ou sous la couverte du tillac*.

On conçoit, en effet, qu'un objet chargé sur le pont, quelque couvert qu'il soit, est toujours exposé à des risques auxquels ne sont pas soumis les objets chargés dans

l'intérieur du navire. La preuve, s'il en était besoin, se trouverait même dans l'espèce actuelle, car le *rouf* et tout ce qu'il renfermait ont été emportés, tandis que les objets chargés sous tillac ont été préservés.

Peu importe encore que le capitaine et les principaux de l'équipage eussent leur logement dans la dunette, car, outre que cette circonstance est étrangère à la question, elle ne démontre qu'une malheureuse témérité. L'événement fatal survenu n'a que trop bien justifié la sage prévoyance de la loi (dans l'espèce, les vagues qui avaient emporté la dunette avaient également enlevé le capitaine et son second).

Ce système fut entièrement consacré par jugement du 15 mai 1829. [1]

Le tribunal de commerce et la Cour de Bordeaux, pour écarter ce précédent qui était invoqué à leur barre, font remarquer qu'il s'y agissait d'une dunette qui avait été élevée sur le tillac, c'est-à-dire d'un *rouf*, qui était loin de présenter la même solidité qu'une dunette régulièrement construite en même temps que le navire.

Observons cependant qu'il était acquis au procès de Marseillle que le *rouf* avait servi à l'habitation du capitaine et autres officiers du bord, ce qui tendait à en établir la bonne et solide construction. Il est vrai qu'il avait été emporté par un coup de mer. Mais le consulat, fait après l'événement par ceux qui survivaient, constatait que ce même coup de mer avait emporté le lieutenant qui tenait la barre, enlevé le gouvernail avec tout ce qui y te-

[1] *Journal de Marseille*, t. 10, 1, 108.

nait, le capot de la chambre d'en bas et partie de la troisième écoutille, la grande chaloupe à douze rames et dix-sept pièces à eau non montées. En un mot, la violence des vagues avait été telle, et les ravages dans toutes les parties du navire si considérables, qu'on devait être convaincu que la dunette la plus solidement construite n'aurait pu résister.

Quoi qu'il en soit, partant de ce point que la dunette était régulièrement construite, le tribunal de commerce et la Cour de Bordeaux déclarent qu'elle constituait le plus haut étage du bâtiment à l'arrière; que sa couverture est confectionnée comme celle du reste du bâtiment, et qu'elle offrait dès-lors aux chargeurs autant de sécurité que plusieurs parties de la cale. D'où ils concluent que la disposition de l'article 229 est inapplicable; que si la loi a proscrit le chargement sur tillac, c'est par le motif que les marchandises s'y trouvent exposées aux intempéries de l'air et aux violences de la mer, mais qu'il n'en est pas de même lorsqu'il existe sur le bâtiment une dunette solidement construite, où les objets sont à l'abri du mauvais temps et sous la sauvegarde du capitaine qui a sa chambre dans cette partie du bâtiment. [1]

Nous préférons, sans hésiter, la doctrine du tribunal de commerce de Marseille. Rien dans celle de la Cour de Bordeaux ne répond aux motifs décisifs que nous avons fait connaître.

La marchandise placée dans l'intérieur du navire est

[1] 6 décembre 1838 et 13 janvier 1841; *J. D. P.* 1, 1841, 452 et 464.

protégée par les murailles de celui-ci, elle pourra être avariée par l'eau de la mer, mais elle ne sera emportée que si le navire, crevé ou submergé, périt lui-même.

Celles placées dans la dunette sont beaucoup plus exposées à l'invasion des eaux. Ce qui pourra même se réaliser, c'est qu'elles seront emportées avec la dunette elle-même. Quelque solide que soit celle-ci, elle n'en est pas moins en quelque sorte construite en l'air sur le pont, et l'obstacle momentané qu'elle opposera ne fera qu'accroître la violence des vagues, qui finiront par en triompher.

D'ailleurs, en supposant que les effets chargés dans la dunette sont à l'abri des intempéries de l'air, ils n'en sont pas moins directement sous la main de l'équipage, ils seront donc les premiers dont on se débarrassera en cas de nécessité d'un jet à la mer. Or, c'est cet inconvénient qui a contribué à la prohibition de l'article 329, ce qui le prouve, c'est que le chargement sur tillac, sans le consentement du chargeur, engagerait la responsabilité du capitaine, alors même qu'il s'agirait d'objets d'une nature telle qu'ils n'eussent nullement à souffrir ni de l'intempérie du temps, ni de l'eau de la mer.

Donc, charger dans la dunette, c'est charger sur le tillac, c'est exposer la marchandise à des chances qu'elle n'aurait pas courues dans l'intérieur du navire, c'est, en un mot, contrevenir à l'article 229. La réalisation de ces chances engage dès-lors la responsabilité du capitaine.

413. — Dans tous les cas de faute, de négligence, d'imprudence, d'impéritie, la responsabilité du capitaine

est absolue. Cette règle n'était susceptible que d'une seule exception, à savoir, la force majeure, et c'est ce que consacre l'article 230.

Quelle est la preuve exigée par cette disposition? Le projet primitif du Code portait: Cette preuve se fait dans les formes déterminées par les règlements d'administration publique relatifs à la police des navires.

La Cour de Rouen fit observer que le fait de force majeure devait se trouver indiqué dans un des documents que le capitaine doit représenter, par exemple sur le livre de bord prescrit par l'article 224.

La commission adopta cet avis, elle proposait en conséquence de dire que la preuve serait faite dans les formes déterminées par les articles 242 et suivants.

Cette proposition fut accueillie par le conseil d'État. C'est donc, comme le disait le rapporteur du tribunat, par les procès-verbaux que le capitaine dépose à son arrivée qu'on juge de sa conduite, pourvu que son rapport soit vérifié. L'article 247 le suppose. En disposant que les rapports non vérifiés ne sont pas admis à la décharge du capitaine et ne font pas foi en justice, il décide que les rapports vérifiés feront preuve, en réservant cependant aux parties la preuve contraire.

414. — L'article 230 donna lieu à des observations qu'il importe de rappeler pour en déterminer le véritable caractère et la portée réelle.

« C'est, disait notamment le tribunal de commerce de Paimpol, beaucoup trop étendre la responsabilité du

capitaine, en ne la faisant cesser que par le preuve d'obstacle de force majeure.

« Si cet article était maintenu tel qu'il est proposé, on ne trouverait bientôt ni capitaines, ni propriétaires de navires.

« Les premiers craindraient l'effet direct de la loi qui, le plus souvent, serait appliquée contre eux dans la rigueur de ses expressions;

« Les propriétaires ne voudraient pas encourir les dangers toujours renaissants d'une garantie que la loi aurait étendue à l'infini.

« Il est un grand nombre d'accidents maritimes qui n'appartiennent pas à ce qu'on entend par force majeure. Telles sont les erreurs ou méprises de plus d'un genre qui accompagnent le métier de marins.

« Un navire fait route dans une direction que le capitaine pouvait également fixer sur une des autres lignes de la boussole; il rencontre un écueil dont il se croyait éloigné.

« Là, on ne saurait dire qu'il y ait force majeure, une erreur devient la seule cause de l'accident, mais il ne paraît pas néanmoins juste de rendre le capitaine responsable.

« Il est plusieurs autres circonstances apprises par l'expérience, et qui ne peuvent, sans injustice, tomber à la charge du capitaine.

« Il conviendrait d'ajouter à l'article: *Ou par l'effet des accidents qui tiennent aux hasards, ou à l'im-*

prévoyance inséparable de la navigation et du chômage dans le port. »

La crainte d'affaiblir et d'énerver le principe de la responsabilité, en fournissant une excuse assurée aux capitaines inexacts ou négligents, et d'obliger le juge à les absoudre contre sa conviction, fit repousser cet amendement.

On considéra ensuite qu'en exigeant que le capitaine mentionne dans son consulat les hasards qu'il a courus, l'article 242 indique qu'on doit lui en tenir compte. La responsabilité n'est que la conséquence de la faute ; si celle-ci n'existe pas en réalité, la première ne saurait être ni encourue, ni prononcée.

415. — Ainsi, quels que soient les termes de l'article 230, la question de savoir si l'événement constitue ou non une force majeure est entièrement laissée à l'appréciation des tribunaux. C'est dans cette pensée que la loi s'est abstenue de définir avec précision les cas de force majeure, comme la Cour de Rouen proposait de le faire. Elle a préféré s'en référer à la prudence des tribunaux qui sauront bien distinguer le malheur de la faute ou de l'imprudence. Le capitaine qui a agi de bonne foi ne saurait répondre d'un sinistre, alors même qu'il l'eût évité en agissant autrement.

Cette mission, nos tribunaux ont su la comprendre et la remplir. Ainsi, le tribunal de commerce de Marseille décidait, le 24 décembre 1832, que le capitaine qui avait à bord les cartes et instruments connus et usités au port de départ, ne peut être déclaré responsable de l'échoue-

ment du navire survenu à la suite de l'erreur dans laquelle il a été jeté par les cartes qu'il a consultées.[1]

De son côté, la Cour de Bordeaux a jugé, le 6 décembre 1838, que dans toutes les traversées, et notamment dans celle de France aux Antilles, les erreurs de longitude *par estime*, lors même qu'elles seraient considérables, peuvent ne pas être imputées comme faute au capitaine.

416. — Mais, dans le cas d'erreur comme dans tous les autres, le capitaine doit indiquer les causes du sinistre, et ces causes doivent être telles qu'elles soient reconnues indépendantes de son fait et de celui de l'équipage. En l'absence de cette indication, c'est l'un ou l'autre de ces faits qui est présumé.

Ainsi il a été jugé que l'incendie qui a lieu à bord d'un navire ne peut être rangé dans la classe des cas fortuits que lorsque le capitaine en indique la cause et qu'il prouve qu'il n'y a eu ni faute, ni négligence de sa part ou de la part de l'équipage.[3]

[1] *Journal de Marseille*, t. 13, 1, 337.
[2] *J. D. P.*, 1, 184, 464.
[3] Cass., 4 janvier 1832; Aix, 11 juillet 1833.

ART. 231.

Le capitaine et les gens de l'équipage qui sont à bord, ou qui, sur des chaloupes, se rendent à bord pour faire voile, ne peuvent être arrêtés pour dettes civiles, si ce n'est à raison de celles qu'ils auront contractées pour le voyage; et même, dans ce dernier cas, ils ne peuvent être arrêtés s'ils donnent caution.

SOMMAIRE.

417. Motifs du privilége d'insaisissabilité accordé aux gens de mer prêts à faire voile.
418. Caractère et conséquences de ce privilége.
419. La contrainte par corps contre les gens de mer peut être exercée à bord, hors le cas prévu par l'article 231. A quelles conditions ?
420. Véritable signification des expressions de l'article : Dettes civiles.
421. Distinction de celles contractées pour le voyage. Conséquences.
422. Faculté d'empêcher l'exécution de la contrainte par un cautionnement. Effets de celui-ci sur l'exigibilité de la dette.
423. Etendue et forme du cautionnement.
424. Dans quelle mesure l'insaisissabilité doit s'étendre aux biens ?
425. Conséquences de la saisie des marchandises déjà chargées.
426. Il n'y a que les salaires des matelots qui ne puissent être saisis.
427. Fondement de l'opinion pour l'insaisissabilité de ceux du capitaine, du pilote et des autres officiers. Réfutation.

417. — L'intérêt général du commerce, le préjudice qu'éprouveraient une foule de chargeurs d'un obstacle au départ du navire prêt à faire voile autorisaient une exception au droit de tout créancier de contraindre le payement qui lui est dû par la saisie même de la personne du débiteur. C'est ce que les diverses législations n'ont jamais hésité à consacrer. Ainsi et à l'endroit des gens de mer prêts à faire voile, l'insaisissabilité écrite dans le droit romain se retrouve dans le *Consulat de la mer*, dans l'ordonnance de Wisbuy, dans celle de 1681.

Le Code devait d'autant plus s'approprier cette règle, que déjà il avait proclamé l'insaisissabilité du navire prêt à faire voile. Or ce principe devenait une précaution inutile, si le départ pouvait être empêché par la saisie personnelle du capitaine ou des gens de l'équipage. L'article 231 était donc en réalité une conséquence forcée de l'article 215.

418. — Notre législateur, en consacrant le principe, a cru devoir lui assurer tout le développement dont il était susceptible. L'ordonnance de Wisbuy, celle de 1681 semblaient ne prohiber l'arrestation des gens de mer que lorsqu'ils étaient *rendus à bord*. On pouvait donc conclure qu'on pouvait les saisir soit à bord des chaloupes sur lesquelles ils se rendaient sur le navire, soit sur les quais où ils s'embarquaient.

Une pareille conclusion enlevait toute autorité réelle à la règle de l'insaisissabilité. Aussi était-elle repoussée par Valin, enseignant la doctrine contraire.

Cette doctrine est aujourd'hui législativement consa-

crée. Il est vrai que l'article 231 ne parle pas des gens de mer encore à quai, mais il n'est pas douteux qu'il ait entendu consacrer l'opinion de Valin. Or celle-ci ne saurait être douteuse. Les gens de mer, dit-il, ne peuvent être saisis, qu'ils soient déjà embarqués dans les chaloupes, ou qu'ils soient encore sur le quai à ce dessein, attendu que dans ces circonstances c'est tout comme s'ils étaient à bord.[1]

Si notre texte est muet sur ce point, son esprit est explicite. On ne veut pas que le navire, prêt à faire voile, puisse être retardé. Ce but exige que les gens de l'équipage se rendent à bord, et qu'ils ne puissent être saisis dans l'exécution de ce dessein.

Mais du texte et de l'esprit de la loi résulte la certitude que l'insaisissabilité des gens de mer n'est acquise qu'au moment où le navire est prêt à faire voile. En conséquence, le capitaine, comme tout autre membre de l'équipage, peut être arrêté tant que le navire est sous charge, quelque avancés que puissent être les préparatifs du départ. L'intervalle, qui doit nécessairement séparer ce départ de l'arrestation, permettra de remplacer celui qui a subi celle-ci. Dès-lors, la prohibition deviendrait sans motifs plausibles et ne constituerait plus qu'un privilége que rien ne légitimerait. La question de savoir si le navire est ou non prêt à faire voile se résoudra par la règle édictée dans le deuxième paragraphe de l'article 215.

419. — Emérigon enseignait que le capitaine et les

[1] Art. 14, tit. *du Capitaine*.

gens de l'équipage demeurant à bord ne pouvaient y être arrêtés à aucune époque, par la raison que le navire était, dans ce cas, leur habitation, et que personne ne peut, à l'occasion de la contrainte par corps pour dettes, *de domo sua extrahi.*[1]

Cette opinion a été nécessairement modifiée par notre législation actuelle sur la contrainte par corps. Le concours du juge de paix, rendant l'exercice de la contrainte possible dans le domicile même du débiteur, l'autoriserait à bord du navire comme dans tout autre habitation.

420. — L'expression dettes civiles, dont se sert l'article 231, n'a été consacrée que par opposition à ce qu'on pourrait appeler dettes criminelles résultant d'une prévention de crimes ou délits. L'action publique ne doit rencontrer aucun obstacle, un mandat d'amener ou d'arrêt doit recevoir en tout temps sa pleine et entière exécution.

Dès-lors, la contrainte par corps pour dettes commerciales est régie par l'article 231. Cela est d'autant plus incontestable, que les matelots, par exemple, n'étant pas commerçants, ne pourront être soumis à la contrainte par corps que par le caractère commercial de la dette qu'ils auront contractée.

421. — L'article 231 fait pour les dettes des gens de mer la distinction que l'article 215 édicte pour celles du navire. Celles contractées par le capitaine ou autre membre de l'équipage, pour le voyage qu'ils vont entre-

[1] *Des Ass.*, chap. 20, sect. 7, § 3.

prendre, pourront motiver l'arrestation même dans l'hypothèse du navire prêt à faire voile. Une identité parfaite de raisons devrait déterminer un résultat identique.

Toutefois, cette distinction utile, en ce qui concerne le capitaine dont le navire et l'armateur répondent, n'est guère susceptible d'effets à l'endroit des matelots. Quelle peut être, en effet, pour ceux-ci la dette contractée pour le voyage. On a refusé ce caractère à celle résultant de leur alimentation, avant que l'armateur eût commencé de les nourrir en établissant *marmite à bord*. Dans le cas où cette dépense ne donnerait pas lieu à un recours contre le capitaine ou l'armateur, par exemple, si le premier ne l'avait pas autorisée, l'action contre les matelots ne constituerait qu'une action purement ordinaire et personnelle aux débiteurs.

422. — Quoi qu'il en soit, la contrainte par corps pour dettes contractées pour le voyage peut être exécutée contre le débiteur à bord ou s'y rendant pour faire voile. Mais son exercice est empêché par la dation d'une caution. Cette disposition fut introduite dans le Code sur la demande du tribunat, qui s'abstint de la motiver. Peut-être était-il inutile de le faire en présence des motifs qui avaient déterminé le même principe dans l'hypothèse de l'article 215.

Ce qui résulte de la faculté donnée par notre article, c'est la prorogation du terme en faveur du débiteur. Il est évident que, puisqu'il s'agit de l'exercice de la contrainte par corps, c'est que la dette est exigible. Cependant la loi n'impose pas le devoir de la payer actuellement;

si elle l'avait ainsi voulu, elle n'eût pas manqué d'exiger la consignation qui, faisant de plein droit cesser l'emprisonnement lui-même, devait être *a fortiori* un obstacle absolu à toute poursuite.

Il ne faut donc pas en douter, l'article 231 proroge l'exigibilité de la dette. C'est là une grave dérogation au droit commun, mais, en la consacrant, le législateur ne faisait que céder aux exigences réelles de la navigation et à l'intérêt général du commerce. En présence de ce double but, il devait d'autant moins hésiter, que le créancier avait au moins le tort de n'avoir pas réalisé ses poursuites en temps plus opportun.

423. — L'exécution du voyage étant la raison déterminante de la prorogation du terme, la durée de cette prorogation se trouvait nécessairement indiquée par celle du voyage lui-même. Cet aperçu détermine, à notre avis, l'étendue et la nature du cautionnement exigé.

Ce que promet celui qui le donne, c'est qu'à la fin du voyage les poursuites personnelles pourront être reprises. Il garantit dans cet objet le retour du débiteur. Ce retour, replaçant les choses dans l'état où elles étaient avant le départ, la caution se trouve libérée. Elle ne serait obligée de payer que si le débiteur meurt pendant le voyage, s'il déserte ou abandonne le navire.

Le cautionnement est régi, quant à sa forme, par la qualité de celui qui le consent. S'il est commerçant, il suffit que son crédit soit bien établi et sa solvabilité notoire. S'il n'est pas commerçant, il doit faire ses soumis-

sions conformément aux prescriptions de l'article 2018 et suivants du Code Napoléon.

424. — L'insaisissabilité édictée par l'article 231 n'est relative qu'à la personne. En conséquence, le capitaine ou tout autre membre de l'équipage peut toujours être poursuivi et exécuté sur ses biens.

L'article 6 de l'ordonnance de Wisbuy s'en exprimait formellement en ces termes : *Le créancier pourra faire exécuter, saisir et vendre ce qu'il trouvera dans le navire appartenant à son débiteur.*

L'ordonnance de 1681 et le Code de commerce n'ont pas reproduit cette disposition. Cette reproduction était inutile, puisque tout doute était impossible devant leur texte et leur esprit. L'immunité temporaire qu'ils consacrent est exclusivement réservée à la personne. Les biens restaient par cela même sous l'empire de la règle générale.

Le créancier a donc la faculté de saisir, même sur le navire prêt à faire voile, tout ce qui appartient à son débiteur. Les seules choses qu'il doive respecter sont les hardes, armes et instruments de navigation nécessaires au voyage. Celui-ci, ne pouvant être directement empêché, ne saurait l'être indirectement, en plaçant la personne dans l'impossibilité de l'accomplir.

425. — La saisie des marchandises, nécessitant leur déchargement avant le départ, donnerait lieu au payement des droits que l'article 291 confère à l'armateur. Ainsi le demi-fret, les frais du chargement et ceux du déchargement et de recharge des autres marchandises qu'il

faudrait déplacer devraient être ou remboursés par le saisissant, ou colloqués par privilége sur le prix des marchandises saisies, immédiatement après les frais de justice. Ces divers frais sont établis par la convention ou par le cours de la place en ce qui concerne le fret, par la quittance des ouvriers pour tous les autres.

L'armateur pourrait même réclamer des dommages-intérêts pour le retard que la saisie et ses conséquences apporteront au départ du navire, mais les dommages-intérêts ne sont dus que par le débiteur saisi, ils doivent être fixés par les tribunaux ou évalués par experts.

426. — La saisie peut-elle porter sur les salaires? L'ordonnance du 1er novembre 1745 consacre la négative en faveur des matelots; et, comme à cet égard elle est encore applicable, il n'est pas douteux, pour ce qui les concerne, que leurs gages ne peuvent être saisis, c'est ce que la Cour de cassation vient de décider encore tout récemment.[1]

Mais l'ordonnance de 1745 ne parle que des matelots, c'est-à-dire ceux qui sont employés à la manœuvre du navire sous les ordres du capitaine, du pilote et des autres officiers. Or l'insaisissabilité, étant un privilége, ne peut être reconnue qu'en faveur de ceux auxquels la loi l'attribue expressément et formellement.

La conséquence, c'est que ce privilége ne saurait être reclamé ni par le capitaine, ni par le pilote, ni par les autres officiers. On a prétendu qu'ils étaient tous compris sous

[1] *Gazette des Tribunaux* du 12 janvier 1855.

la désignation générique de matelots. Mais cette prétention, repoussée sous l'empire de l'ordonnance de 1681, l'a été également depuis la promulgation du Code.[1]

427. — Dans un sens contraire, on a contesté l'application actuelle de l'ordonnance de 1745. Il y a été dérogé, a-t-on dit, notamment par l'article 111 de l'arrêté du 22 mai 1803, et par l'article 37 du règlement du 17 juillet 1816.

Nous venons de voir que telle n'est pas l'opinion de la Cour d'Aix; et c'est, il faut le dire, avec raison qu'elle consacre le contraire.

En effet, l'article 111 du décret de 1803 dispose que les parts de prise des marins, comme leurs salaires, sont insaisissables. Nous ne trouvons plus ici le terme restrictif de matelots employé par l'ordonnance de 1745, et le décret comprend évidemment les capitaine, pilote et autres officiers. Mais ce décret, spécial aux armements en course qu'on voulait favoriser, doit être restreint à la matière qu'il régit. On ne saurait ni légalement, ni rationnellement conclure de la faveur qu'il accorde à la course, qu'il a entendu disposer d'une manière générale pour les armements ordinaires.

La disposition du décret de 1803 se trouve textuellement rappelée dans l'article 37 du règlement du 17 juillet 1817. Faut-il en induire que ce règlement a entendu généraliser une mesure jusque-là spéciale ; il n'est pas permis de le croire.

[1] Cass., 11 ventôse an IX ; Aix, 3 juin 1829 et 24 janvier 1834.

D'abord, ce règlement est exclusivement relatif à l'administration et à la comptabilité de l'établissement des invalides de la marine.

Son objet a été, comme l'observe la Cour d'Aix dans son arrêt de 1829, de réunir en un seul corps toutes les dispositions des lois auparavant éparses qui concernaient la marine, sans changer la nature et l'effet que ces lois avaient eu jusqu'alors; il a soin de rappeler en marge tous les articles des lois et des décrets d'où sont puisées ses dispositions.

Le règlement de 1817 a donc accepté la législation telle qu'elle existait avant. Il n'a ni innové ni dérogé à ce qui était prescrit. La preuve la plus irrécusable de ce caractère se tire de cette circonstance, qu'il n'a jamais été inséré au *Bulletin des lois*.

Il est donc vrai qu'en ce qui concerne les armements ordinaires, c'est la loi de 1745 qui doit seule être suivie. Or cette loi, n'accordant l'insaisissabilité des salaires qu'aux matelots, permet de saisir ceux du capitaine, du pilote et des autres officiers.

—

ART. 232.

Le capitaine, dans le lieu de la demeure des propriétaires ou de leur fondé de pouvoirs, ne peut, sans leur autorisation spéciale, faire travailler au

radoub du bâtiment, acheter des voiles, cordages et autres choses pour le bâtiment, prendre à cet effet de l'argent sur le corps du navire, ni fréter le navire.

ART. 233.

Si le bâtiment était frété du consentement des propriétaires, et que quelques-uns d'eux fissent refus de contribuer aux frais nécessaires pour l'expédition, le capitaine pourra, en ce cas, vingt-quatre heures après sommation faite aux refusants de fournir leur contingent, emprunter à la grosse pour leur compte, sur leur portion d'intérêt dans le navire, avec autorisation du juge.

SOMMAIRE.

428. Motifs de la prohibition au capitaine d'agir sans autorisation dans le lieu de la demeure des propriétaires ou de leur fondé de pouvoirs.
429. Comment doit être appliqué l'article 232, lorsque le navire appartient à plusieurs ?
430. Effet de la violation pour le radoub ou l'achat de voiles, cordages, etc.
431. Droit des créanciers de venir contre les propriétaires par l'action indirecte.
432. L'emprunt à la grosse contracté au mépris de l'article 232 est nul et sans effets.
433. Conséquences de cette nullité.
434. Controverse sous l'ordonnance de 1681, sur le sort de l'affrétement consenti par le capitaine seul, dans le lieu de la demeure des propriétaires.

435. Le Code de commerce en consacre la nullité.
436. Caractère de la nullité. Par qui elle peut être invoquée ?
437. *Quid*, de l'affrétement dans le lieu de la demeure du fondé de pouvoirs ou, en l'état, de la présence accidentelle du propriétaire.
438. Ou de celui en cas de remplissage.
439. Faculté conférée au capitaine, en cas d'affrétement régulier, de contraindre les copropriétaires à contribuer aux dépenses de la mise en état du navire.
440. Cette faculté peut-elle être exercée, lorsque le refus de contribuer émane de la majorité ou de l'unanimité des propriétaires ?
441. Procédure à suivre dans ce cas,
442. Effet de la condamnation obtenue par le capitaine contre le refusant, ou de l'emprunt à la grosse qu'il aurait souscrit.

428. — Le propriétaire qui contracte avec un capitaine et lui donne le commandement du navire lui impose le devoir et lui confère par cela même le droit de faire tout ce qu'exige la mise en état du navire.

Mais, après tout, le capitaine n'est qu'un mandataire. Quelque étendus que soient ses pouvoirs, quelque usage qu'il soit autorisé d'en faire en l'absence du mandant, il est rationnel, lorsqu'il s'agit d'une dépense ou d'un emprunt à la charge du navire, que ses pouvoirs cessent devant la présence du mandant, ou s'arrêtent devant celui qui a reçu de lui le mandat spécial de pourvoir à ce double objet. Dans le premier cas, on admet que le propriétaire s'est réservé exclusivement de disposer de sa chose. Dans le second, la preuve qu'il n'a pas entendu s'en rapporter au capitaine résulte du choix qu'il a fait d'un tiers pour le représenter à cet effet.

De là la défense au capitaine de faire, dans le lieu de la demeure des propriétaires ou de leurs fondés de pouvoirs, aucun radoub ni achat d'équipement quelconque, et la prohibition d'emprunter à la grosse ou de fréter le navire sans une autorisation spéciale ou expresse.

429. — L'application de l'article 232 est sans difficulté dans l'hypothèse d'un seul propriétaire pour le navire. Le capitaine est censé dans le lieu de la demeure, lorsque ce propriétaire est réellement domicilié dans l'arrondissement du port d'armement, ou lorsqu'il s'est choisi un fondé de pouvoirs dans cet arrondissement.

Dans l'hypothèse de plusieurs copropriétaires, la solution présente plus d'embarras. Les uns, en effet, peuvent se trouver sur les lieux; les autres, résider à des distances plus ou moins considérables. Quelle sera donc la position du capitaine ?

Tout doute serait tranché, si l'un des copropriétaires avait été investi de la qualité d'armateur-gérant, ou si tous avaient constitué un fondé de pouvoirs unique. La demeure de l'un ou de l'autre dans l'arrondissement du port d'armement placerait le capitaine sous l'empire de l'article 232. Il en serait de même si chaque propriétaire s'était choisi sur la localité un fondé de pouvoirs spécial.

A défaut d'armateur-gérant ou de fondé de pouvoirs spécial ou général, l'article 232 ne pourrait, à notre avis, être invoqué que si le capitaine se trouve au lieu où demeure la majorité des copropriétaires. C'est celle-ci qui est le seul propriétaire réel du navire, puisque seule elle a le droit et la faculté d'admettre le voyage et d'ordonner

la dépense. Le capitaine la connaîtra toujours, car c'est avec elle qu'il aura traité, tandis qu'en réalité il peut ne pas connaître tels ou tels quirataires, si surtout leur nom ne figure pas sur l'acte de francisation.

430. — Le devoir que l'article 232 impose est assez clair, assez positif pour se passer de tout autre commentaire ; ce dont on a à s'enquérir, c'est de l'effet de sa violation.

A cet égard, une distinction est nécessaire entre le radoub ou l'achat d'agrès et apparaux, et l'emprunt à la grosse et l'affrétement du navire.

Le radoub ou l'achat non autorisé ne donnerait au créancier aucun droit contre le propriétaire, aucun privilége sur le navire. Il n'aurait pour débiteur principal et direct que le capitaine lui-même.,

Cette règle est absolue dans l'hypothèse ou le radoub et l'achat ont été faits dans le lieu de la demeure du propriétaire lui-même. Ce fait étant matériellement certain, celui qui a traité avec le capitaine ne pourrait prétendre l'avoir ignoré ; il devait et pouvait facilement le connaître en s'informant de son nom, chose que doit essentiellement faire celui qui va traiter avec un capitaine. Ce nom devait en même temps lui révéler le fait de la demeure.

L'institution d'un mandataire est plus difficile à découvrir. Elle manque habituellement de notoriété et de publicité ; elle peut, dès-lors, être réellement ignorée. La bonne foi du tiers alléguant cette ignorance devrait donc être appréciée, et, si elle était reconnue et admise,

elle pourrait motiver un recours contre le propriétaire, sauf la garantie que celui-ci pourrait avoir à exercer contre le capitaine.

431. — Dans tous les cas, lorsque le radoub a été réellement opéré, que des objets d'équipements achetés ont réellement profité au navire, le propriétaire devrait en restituer le montant. Nul ne peut s'enrichir au détriment d'autrui. Il n'est donc pas douteux que le capitaine lui-même, responsable envers les tiers, ne fût recevable à poursuivre cette restitution. Dès-lors, les tiers le pourraient eux-mêmes, en exerçant les droits du capitaine, leur débiteur. Mais le propriétaire pourrait leur opposer toutes les exceptions qu'il aurait à faire valoir contre le capitaine. C'est là la conséquence de l'action indirecte

432. — L'emprunt à la grosse contracté par le capitaine sans autorisation, dans le cas prévu par l'article 232, serait radicalement nul à l'endroit des propriétaires, alors même qu'il aurait eu pour objet de faire face à des dépenses nécessaires ou urgentes, et que les sommes empruntées auraient réellement reçu cette destination.

Peu importerait même que le capitaine fût copropriétaire du navire. Cette qualité lui donnait le droit d'engager son intérêt de toute manière, mais elle ne lui concédait pas la faculté d'affecter la portion des autres ayants droit aux chances plus ou moins onéreuses d'un emprunt à la grosse.

433 — Mais dans cette hypothèse, pas plus que dans la précédente, les propriétaires ne sauraient se soustraire à l'action indirecte du créancier, bien entendu qu'ils ne lui devraient jamais au-delà de ce que le capitaine aurait à exiger lui-même, à savoir, la restitution de ce dont le navire aurait réellement profité.

De là la conséquence que le profit maritime ne saurait dans aucun cas être à la charge des propriétaires en tout ou en partie. Cela est d'autant plus évident, que la nullité du prêt déchargerait le capitaine lui-même de l'obligation de payer ce profit. Il n'y serait tenu que pour sa part et portion, s'il était copropriétaire. Dans le cas contraire, il ne saurait l'être, à moins qu'il ne soit personnellement obligé.[1]

434. — L'affrétement contracté par le capitaine seul, au mépris de l'article 232, est-il également nul, de telle sorte que l'affréteur n'ait qu'une action en dommages-intérêts contre le capitaine, s'il y a lieu?

Cette question était controversée et pouvait l'être sous l'empire de l'ordonnance de 1681. Celle-ci, en effet, se bornait à disposer : Le maître sera tenu de suivre l'avis des propriétaires quand il affrétera au lieu de leur demeure. C'était là un devoir moral, un acte de juste déférence plutôt qu'une obligation stricte. Aucune sanction pénale ne le garantissait, aucun mode de constater son accomplissement n'était prescrit, ce qui faisait dire à Emérigon : Le tiers qui de bonne foi contracte à ce sujet

[1] Cass., 17 février 1824; *infra*, art. 321.

avec le capitaine n'est pas obligé de s'enquérir si celui-ci s'est conformé ou non à l'avis des propriétaires ; il suffit que la charte partie soit rédigée par écrit et passée entre le marchand et le maître pour que sa validité ne puisse être méconnue.[1]

Mais Valin enseignait la nullité. Lorsque le propriétaire est présent, disait-il, eût-il par ci-devant donné un pouvoir général par écrit, ce pouvoir est suspendu de plein droit tant que le propriétaire sera sur les lieux, de manière que, sans son avis, le maître ne pourra faire un affrétement valable.[2]

435. — Le Code de commerce a résolu la question dans ce dernier sens. L'article 232 ne se borne plus à exiger, comme l'article 223, un concert entre le propriétaire et le capitaine. Ce dernier *ne peut,* dans le lieu de la demeure du premier, fréter le navire sans son autorisation expresse.

Dès-lors le capitaine qui agit autrement outre-passe évidemment les limites de son mandat. Il ne peut donc obliger le mandant, même en vertu des principes ordinaires au mandat.

Les mêmes principes conduisent à cette autre conséquence que les tiers qui se sont associés à l'excès de pouvoir du mandataire ne peuvent pas même recourir contre celui-ci, s'il ne s'y est obligé personnellement.[3] Or, dans notre espèce, les tiers qui ont traité avec le capitaine

[1] *Contrat à la grosse*, chap. 4, sect. 3.
[2] Art. 2, titre des *Chartes parties.*
[3] Art 1997 du Code Nap.

seul, dans le lieu de la demeure du propriétaire, n'ont pu être trompés sur son défaut de pouvoir. Ils ne pouvaient ignorer la loi qui le proclame ainsi, et dont la violation ne comporte même pas l'allégation de la bonne foi.

Il y a entre le Code de commerce et l'ordonnance une différence telle qu'à notre avis le doute ne saurait exister. Il ne s'agit plus dans l'article 232 d'un engagement que la loi n'interdit pas au capitaine, et pour lequel on lui conseille plutôt qu'on ne lui ordonne certaines précautions, notre article est impératif; il prononce une interdiction formelle : *Le capitaine ne peut... sans autorisation.* L'autorisation peut donc seule légitimer l'acte et en assurer la validité. C'est parce que M. Pardessus a méconnu ce caractère de l'article 232 que sa doctrine se rapproche de celle d'Emérigon.[1]

Nous croyons donc que l'affrétement consenti au mépris de sa disposition est atteint d'une nullité radicale Il ne saurait produire aucun effet, même vis à vis du capitaine, à moins qu'il n'eût faussement persuadé aux affréteurs que le propriétaire ne demeurait pas sur le lieu.

Il pourrait, dans ce cas, être condamné à des dommages-intérêts.[2]

436. — Cette nullité est purement relative, et dans l'intérêt unique du propriétaire; il est donc seul recevable à s'en prévaloir. Ainsi l'affréteur ne pourrait se dispenser de tenir ses engagements ni poursuivre la résiliation du traité qu'il aurait souscrit avec le capitaine seul.

[1] N° 662.
[2] *Conf.*, Boulay-Paty, t. 2, p. 54.

Le propriétaire qui n'a pas autorisé peut ratifier. Cette intention, pouvant résulter de l'absence de toute réclamation après la connaissance de l'affrétement irrégulier, résulterait bien plus énergiquement encore de la résistance que le propriétaire opposerait à la demande en résiliation.

La seule faculté qu'on ne pourrait contester à l'affréteur qui apprendrait, après le traité avec le capitaine seul, la présence du propriétaire sur le lieu, serait d'interpeller celui-ci, et de requérir sa ratification. Cette ratification serait de plein droit acquise si, régulièrement mis en demeure, le propriétaire n'avait pas déclaré qu'il considérait l'affrétement comme nul.

437. — L'article 232 ne devait prévoir que l'hypothèse d'un affrétement dans le lieu de la demeure du propriétaire, néanmoins son esprit conduit à cette conséquence que sa présence, même accidentelle sur le lieu de l'affrétement, désinvestit le capitaine du droit d'agir sans autorisation.

Mais, dans ce cas, il ne suffirait pas au propriétaire de prouver qu'il était présent au moment du contrat, il devrait justifier en outre que l'affréteur n'a pu l'ignorer. Une présence accidentelle dans un lieu quelconque peut facilement être inconnue; on peut et on doit même le présumer ainsi jusqu'à preuve contraire. A défaut ou faute de cette preuve, l'affrétement contracté hors du lieu de la demeure du propriétaire devrait être maintenu.

Il pourrait en être également ainsi de celui souscrit dans l'ignorance de l'existence sur la localité d'un fondé

de pouvoirs, la bonne foi, le plus ou moins de notoriété de cette existence devraient être prises en considération, alors seulement que les conditions du contrat et le prix stipulé ne présenteraient rien de contraire aux usages et au cours de la place.

438. — L'affrétement dont s'occupe l'article 232 est et ne peut être que celui qui, portant sur la totalité du navire, en transporte la jouissance à l'affréteur pour un temps plus ou moins long. On ne saurait lui assimiler les affrétements particls et de remplissage que le capitaine en cours d'armement trouverait à réaliser. Ceux-ci constituent des actes de bonne administration, qu'on ne peut présumer avoir été interdits par le propriétaire.

439. — Il en est de l'affrétement comme de tous les autres contrats. Dès qu'il est régulièrement consenti et accepté il devient la loi des parties; son exécution ne saurait être retardée ni refusée. Or, cette exécution doit déterminer le voyage du navire, et, par voie de conséquence, sa mise en état de bonne navigation.

C'est dans cette prévision que l'article 233 confère au capitaine la faculté de contraindre ceux des copropriétaires qui refuseraient la part pour laquelle ils doivent contribuer à cette mise en état.

440. — On s'est demandé si le capitaine pourrait exercer cette faculté, si le refus de contribuer provenait non pas seulement de quelques-uns des copropriétaires, mais de la majorité d'entre eux ou de tous.

On a, dans les deux cas, appuyé la négative : 1° sur ce que les propriétaires peuvent ne pas exécuter la charte partie, sauf à payer aux affréteurs tels dommages-intérêts que de raison, conformément à l'article 1142 du Code Napoléon ; 2° sur ce qu'il ne saurait appartenir au capitaine de contraindre ses mandants à faire ce qu'il leur plaît de refuser, sous les peines de droit.

Nous sommes d'un avis contraire. Pour nous, la question ne saurait être douteuse tant que le refus ne provient que de la majorité. En effet, pour que l'affrétement soit régulier, il faut qu'il ait reçu l'assentiment de la majorité. Or, nous l'avons déjà dit, cette majorité ne peut rétracter sa délibération. Il suffirait donc qu'un seul quirataire, quel que fût son intérêt, en poursuivît l'exécution pour que cette exécution fût forcée.[1] Or, c'est ce que sont présumés vouloir ceux qui ont payé leur contribution.

La question paraît plus délicate lorsque le refus est unanime. D'une part, en effet, l'obligation de faire ne peut être matériellement contrainte, et se résout en dommages-intérêts ; de l'autre, il semble singulier d'autoriser le mandataire à poursuivre ses mandants à l'occasion du mandat et pour sa réalisation.

Cependant M. Pardessus n'hésite pas. Se plaçant dans l'hypothèse d'un propriétaire unique et dans laquelle, par conséquent, le refus est nécessairement unanime, il enseigne l'application de l'article 233. Si le navire, dit-il, avait été frété par l'armateur ou par le capitaine du consentement de celui-ci, il suffirait que le capitaine, vingt-

[1] *Supra*, n° 335.

quatre heures après lui avoir fait une sommation, se fit autoriser par le tribunal du lieu à l'emprunt des fonds nécessaires.[1]

Telle est aussi l'opinion de M. Dalloz, qui se fonde, entre autres motifs, sur ce que dans notre hypothèse le capitaine agirait comme représentant les affréteurs.[2]

Ce motif est plus que contestable. Il est évident que le capitaine ne devient le mandataire des chargeurs ou affréteurs que relativement aux marchandises. Il faut donc, pour que cette qualité puisse être acquise, que ces marchandises aient été chargées, et ici elles ne le sont pas, puisqu'il s'agit de mettre le navire en état de les recevoir. D'ailleurs, comment le capitaine pourrait-il, s'il représentait les affréteurs, revendiquer un autre droit que celui qui appartient à ceux-ci, à savoir, une allocation de dommages-intérêts ?

La véritable raison de décider est celle indiquée par M. Locré. Dans l'affrétement, le capitaine n'est pas seulement le mandataire des propriétaires, il est encore leur coobligé, leur garant. L'affréteur ayant action contre lui comme contre eux,[3] sa responsabilité, conséquence de sa signature lorsqu'il a traité lui-même avec l'autorisation des propriétaires, naîtrait, dans le cas où ces derniers auraient directement agi, de la négligence qu'il mettrait à exécuter l'article 233. On soutiendrait que s'étant associé au mauvais vouloir de ceux-ci, il doit en partager les conséquences.

[1] 630.
[2] *Nouv. Rép.*, V. *Droit maritime*, n° 370.
[3] *Esprit du Code de commerce*, art. 233.

Le capitaine poursuivant l'exécution de l'article 233 agit donc dans son intérêt personnel. On comprend, dès-lors, qu'il puisse le faire malgré le refus que lui opposeraient tous les propriétaires.

441. — Ce refus se réalisant, le capitaine doit mettre en demeure ceux dont il émane. Il doit leur adresser une sommation de verser le montant de leur contribution. A défaut, et vingt-quatre heures après, il doit être autorisé à emprunter à la grosse sur l'intérêt des refusants.

Cette autorisation doit émaner du juge, c'est-à-dire du tribunal de commerce, et à défaut du juge de paix. Elle doit être demandée par une simple requête non communiquée et sans citation, mais seulement accompagnée de l'acte d'affrétement et de l'original de la sommation.

442. — L'urgence de l'exécution a fait dispenser le capitaine de toute autre formalité judiciaire. Il n'est obligé de s'adresser aux tribunaux que s'il ne trouvait pas à emprunter à la grosse; l'article 233 n'autorise que ce mode d'emprunt. Dès-lors l'impossibilité de le réaliser mettrait le capitaine dans la nécessité de poursuivre par les voies ordinaires la condamnation des refusants.

Mais cette condamnation n'engagerait que l'intérêt que ceux-ci ont au navire. Elle ne pourrait être prononcée et moins encore exécutée sur leurs autres biens.[1]

Il en serait de même du prêt à la grosse que le capitaine aurait trouvé à réaliser. Le créancier n'aurait d'autre

[1] Tribunal de commerce de Marseille, 31 mai 1833; *Journal de Marseille*, t. 13, 1, 180.

garantie que la part du débiteur dans le navire, et celui-ci pourrait toujours s'en libérer par l'abandon du navire et du fret.

—

ART. 234.

Si, pendant le cours du voyage, il y a nécessité de radoub ou d'achat de victuailles, le capitaine, après l'avoir constaté par un procès-verbal signé des principaux de l'équipage, pourra, en se faisant autoriser en France par le tribunal de commerce, ou, à défaut, par le juge de paix, chez l'étranger par le consul français, ou, à son défaut, par le magistrat du lieu, emprunter sur corps et quille du vaisseau, mettre en gage ou vendre des marchandises jusqu'à concurrence de la somme que les besoins constatés exigent.

Les propriétaires, ou le capitaine qui les représente, tiendront compte des marchandises vendues, d'après le cours des marchandises de même nature et qualité dans le lieu de la décharge du navire, à l'époque de son arrivée.

L'affréteur unique, ou les chargeurs divers qui seront tous d'accord, pourront s'opposer à la vente ou à la mise en gage de leurs marchandises, en les déchargeant et en payant le fret à proportion de ce que le voyage est avancé. A défaut du

consentement d'une partie des chargeurs, celui qui voudra user de la faculté du déchargement sera tenu du fret entier sur les marchandises.

ART. 235.

Le capitaine, avant son départ d'un port étranger ou des colonies françaises, sera tenu d'envoyer à ses propriétaires ou à leur fondé de pouvoirs un compte signé de lui, contenant l'état de son chargement, le prix des marchandises de sa cargaison, les sommes par lui empruntées, les nom et demeure des prêteurs.

ART. 236.

Le capitaine qui aura, sans nécessité, pris de l'argent sur le corps, avitaillement ou équipement du navire, engagé ou vendu des marchandises ou des victuailles, ou qui aura employé dans ses comptes des avaries ou des dépenses supposées, sera responsable envers l'armement, et personnellement tenu du remboursement de l'argent ou du payement des objets, sans préjudice de la poursuite criminelle, s'il y a lieu.

SOMMAIRE.

443. Droit du capitaine lorsqu'il se trouve hors le lieu de la demeure des propriétaires ; nullité par rapport aux tiers des dérogations qui y seraient stipulées.

444. Arrêt remarquable de la Cour de cassation.
445. Rationalité de ce droit.
446. Précautions imposées à son exercice.
447. Caractère de l'autorisation du juge. Devoir du capitaine de provoquer l'expertise à défaut de consul, vice-consul ou agent français dans la localité.
448. La nécessité de pourvoir aux victuailles n'est pas moins urgente que celle du radoub. Conséquences.
449. Le capitaine dûment autorisé peut-il emprunter autrement qu'à la grosse? Controverse sous l'ordonnance de 1681.
450. L'affirmative résulte des dispositions du Code.
451. Faculté de vendre ou de mettre en gage les marchandises. Dérogation au droit ancien à l'endroit des apparaux.
452. Droit des chargeurs d'empêcher la vente ou la mise en gage, en déchargeant leurs marchandises. Comment se paye le fret dans ce cas?
453. Le capitaine peut affecter son chargement au prêt à la grosse qu'il obtient pour les besoins du navire.
454. Devoir du capitaine lorsque le radoub du navire exigerait une dépense surpassant ou égalant presque la valeur du navire réparé.
455. Effet de l'inobservation de l'article par rapport au capitaine.
456. Les propriétaires ne pourraient se refuser de payer les prêteurs.
457. Opinion contraire de M. Boulay-Paty. Réfutation.
458. Jurisprudence.
459. L'exécution de l'article 234 n'est pas un obstacle à la preuve contraire. Mode de cette preuve contre le capitaine et les tiers.
460. Obligation du capitaine de justifier de l'emploi des sommes empruntées.
461. Position du capitaine qui a emprunté sans nécessité, ou qui a passé dans ses comptes des avaries ou des dépenses supposées.

462. Peine que prononçait l'ordonnance. N'est plus autorisée que s'il y a lieu. Conséquences.
463. L'obligation d'envoyer l'état prescrit par l'article 235 concerne tous les capitaines indistinctement.
464. Exception que cette obligation comporte.
465. Effet de l'inexécution totale ou partielle.

443. — Le capitaine, représentant légal des propriétaires, est naturellement appelé, en leur absence, à administrer comme à conduire le navire. Aussi ne lui a-t-on jamais contesté le droit de faire tous les actes que commandent la conservation et l'exploitation du bâtiment. Le soumettre, quelle que fût la distance du domicile des propriétaires, à rapporter leur autorisation lorsqu'il s'agira de réparation, d'équipement ou d'affrétement, c'était sacrifier l'utilité de sa mission et quelquefois la chose elle-même à des convenances auxquelles la présence des propriétaires sur les lieux commandait seule d'avoir égard.

Si l'intérêt bien entendu des propriétaires exigeait qu'on investît le capitaine de ce droit, l'intérêt des tiers exigeait plus encore. Le capitaine hors le lieu de la demeure des propriétaires est leur *alter ego*. Il ne pouvait pas être que, par des conventions particulières, on dérogeât à cette règle sans rendre les tiers victimes de précautions qui n'auraient souvent d'autre but que de soustraire les propriétaires aux conséquences des engagements du capitaine, s'ils étaient jugés inopportuns ou préjudiciables.

444. — Aussi la Cour de cassation décidait-elle, le 12 février 1840, que nonobstant l'interdiction qui lui

était faite par des conventions particulières entre lui et les propriétaires, le capitaine pouvait, hors la demeure de ceux-ci, affréter le navire sans leur consentement.[1]

Cette espèce est remarquable en ce qu'il s'y agissait d'un navire armé pour le grand cabotage, et que le capitaine avait affrété pour un voyage au long cours. De là avait surgi la nécessité d'un doublage en cuivre qui avait coûté 10,000 francs.

Or, disait le propriétaire, l'engagement du capitaine constate qu'il s'est interdit tout changement dans le gréement du navire. Cette interdiction, l'affréteur pouvait la connaître, il n'avait qu'à se faire représenter les pouvoirs du capitaine, et il est en faute pour n'avoir pas exigé cette représentation.

Voici les observations que ces prétentions suggéraient au conseiller rapporteur :

« Le mandat donné au capitaine est d'une nature telle, qu'elle ne comporte pas l'application des règles générales de ce contrat. Dans le droit commun, le mandat est un contrat volontaire que le commettant et le mandataire peuvent limiter à leur gré, et dont le mandataire est toujours tenu de justifier lorsqu'il agit au nom de la personne qu'il représente. Les tiers qui traitent en dehors des termes du mandat ne peuvent se plaindre lorsque le mandant refuse de ratifier ce qui a été fait au-delà du mandat. Mais il n'en est pas de même lorsqu'il s'agit d'un pouvoir confié à un capitaine de navire. Quand il prend le commandement, le capitaine s'oblige par cela même à

[1] *J. D. P.*, 1, 1840, 543.

représenter le propriétaire et à faire en tous lieux, pour ce dernier, ce qui est nécessaire pour la conservation et l'exploitation du navire, et il est investi d'un mandat illimité, résultat de la nature des choses, mandat qui ressort notamment de l'article 232 et des diverses autres dispositions du Code de commerce. Les tiers ne sont point appelés à discuter le mandat; pour eux, le capitaine est le représentant légal des propriétaires, sauf l'accomplissement de certaines formalités prescrites par la loi. S'il arrive que, par des conventions particulières, le propriétaire juge convenable d'interdire au capitaine de faire certains actes sans son autorisation, ces conventions ne peuvent avoir de force à l'égard des tiers.[1] »

445. — Ainsi, le droit conféré aux capitaines par l'article 234 ne comporte aucune dérogation dont les propriétaires puissent exciper contre les tiers. Ce droit d'ailleurs n'est que la conséquence des devoirs imposés au capitaine. Le voyage ne saurait être accompli sans victuailles, sans les réparations nécessaires. A cet égard surtout, l'obligation du capitaine est tellement urgente, que s'il se bornait à employer des moyens palliatifs sans réparer à fond, il engagerait gravement sa responsabilité et répondrait personnellement de tout le préjudice qui en serait résulté.

Or, qui veut la fin veut les moyens. Le capitaine devait être en état de faire face à la dépense, et pour cet objet, être mis en position de se procurer l'argent nécessaire.

[1] Dalloz, *Nouv. Rep.*, V. *Droit maritime*, n° 366.

446. — On n'a pas cru toutefois devoir s'en référer à l'allégation du capitaine, on a exigé que la nécessité de l'achat de victuailles ou du radoub fût constatée. Cette constatation résulte du procès-verbal signé par les principaux de l'équipage. C'est ce que l'ordonnance de 1681 se contentait de prescrire.

A son exemple, la commission première du Code n'exigeait pas autre chose. Mais, dans les observations que souleva le projet, on signala la nécessité et l'opportunité de l'intervention de l'autorite publique. L'influence que le capitaine exerce naturellement sur son équipage ne permet pas de croire à la possibilité d'une indépendance réelle. Or, disaient notamment le tribunal et le conseil de commerce de Caen, il n'existe que trop de capitaines qui, sur le moindre prétexte, relâchent dans un port, y font de grandes dépenses qui sont ruineuses pour les armateurs. Certainement les tribunaux de commerce n'autoriseront pas les dépenses qui ne leur paraîtront pas urgentes et nécessaires pour la continuation du voyage.

447. — Ces motifs, qui firent introduire dans la loi la nécessité de l'autorisation du juge, fixent en même temps le caractère de la mission qui lui est déférée. L'autorisation ne doit pas être un enregistrement pur et simple de l'allégation du capitaine, corroborée de celle des principaux de l'équipage. Elle ne peut être accordée qu'après examen de la véracité du fait et la constatation de la nécessité, de l'urgence et de la quotité de la dépense.

En conséquence et malgré le silence gardé à cet égard par la loi, le juge dont on sollicite l'autorisation, c'est-à-

dire en France, le tribunal de commerce ou le juge de paix, à l'étranger, le consul français, le vice-consul ou l'agent qu'un décret du 22 septembre 1854 assimile au consul, doit, avant de se prononcer, vérifier par lui-même ou faire examiner par des experts l'état réel du navire, et n'autoriser que la dépense strictement nécessaire.

A défaud de consul, vice-consul ou agent français, la loi se contente, à l'étranger, de l'autorisation du magistrat local. Or, il est évident que le Code n'a rien à prescrire à celui-ci. Mais, à défaut par lui d'ordonner la vérification, le capitaine doit la provoquer lui même, s'il désire mettre sa responsabilité à couvert. On pourrait en effet, en l'absence de toute constatation, lui contester la nécessité, l'urgence et surtout la quotité de la dépense.

448. — L'achat de victuailles n'est pas moins urgent, moins indispensable que la réparation matérielle du navire. Un des devoirs du capitaine avant le départ est de veiller à ce que le navire en soit pourvu de manière à suffire à la nourriture de l'équipage et des passagers. La prudence lui recommande même de ne pas calculer trop juste et d'avoir égard, dans son approvisionnement, aux éventualités de la navigation.

Il peut néanmoins se faire que ces éventualités aient été telles, que toutes les sages précautions du capitaine soient devenues insuffisantes. Il pourra et devra dès-lors y suppléer par l'achat de victuailles, soit en mer, soit dans un lieu de relâche. Le défaut d'autorisation du juge, dans le premier cas, ne saurait être pris en considération. Il suffirait que la nécessité de l'achat fût cons-

tatée par un procès-verbal signé des principaux de l'équipage.

449. — Le capitaine qui a rempli les formalités de l'article 234 et reçu l'autorisation du juge est libre d'emprunter sur les corps et quille du navire. Ces expressions de l'article doivent-elles être entendues en ce sens que le capitaine ne puisse emprunter autrement qu'à la grosse ?

Sous l'empire de l'ordonnance, Émérigon soutenait l'affirmative. La loi, disait-il, a réduit le capitaine en cours de voyage à la faculté de prendre des deniers sur le corps du navire. S'il tire des lettres de change sur ses armateurs, cet engagement, quoique conçu en nom qualifié, lui devient personnel, attendu qu'il a excédé son pouvoir légal; il ne doit contracter aucune obligation qui ne soit inhérente au navire et qui ne dépende du succès de l'expédition maritime.[1]

Cependant Valin atteste que l'usage était contraire ; il est rare, disait-il, que le maître qui est en voyage et qui a besoin d'argent emprunte à la grosse, soit que le profit maritime qu'on voudrait exiger lui paraisse trop considérable, soit que le prêteur ne veuille pas courir le risque de l'événement.[2]

450. — Dans leurs observations sur le projet du Code, le tribunal et le conseil de commerce de Nantes voulaient

[1] *Cont. à la grosse*, chap. 4, sect. 11, § 5.
[2] Art. 19, tit. *du Cap.*

que la faculté d'emprunter par lettres de change fût expressément consacrée. Si ce vœu n'a pas été exaucé, c'est qu'on crut qu'il était inutile de le faire, le texte et l'esprit de la loi ne laissant aucun doute à cet égard.

L'emprunt pour radoub et victuailles est une de ces nécessités qu'il faut inévitablement subir. Rien ne devait donc en arrêter l'accomplissement. L'article 234, autorisant l'emprunt à la grosse, permettait donc par cela même l'emprunt ordinaire, qui veut le plus, veut le moins. Or, emprunter par lettres de change, c'est contracter d'une manière bien moins onéreuse pour les armateurs.

Il est vrai que l'emprunt à la grosse, étant anéanti par le naufrage et la perte du navire, offre une éventualité de libération qui n'est pas attachée à l'emprunt ordinaire, mais cet argument n'a plus aucune portée, depuis surtout qu'aux termes de la loi de 1841 la faculté d'abandonner le navire et le fret s'applique à tous les engagements du capitaine, et que son exercice peut se réaliser malgré le naufrage et la perte du navire.

En réalité donc, l'emprunt par lettres de change présente aujourd'hui cet incontestable avantage de dispenser, en cas d'un heureux voyage, du payement d'un profit maritime souvent considérable, il n'a plus, en cas de sinistre, l'inconvénient d'obliger l'armateur à le rembourser, puisqu'il s'en libèrera par l'abandon du navire et du fret.

Concluons donc que ce que le législateur a voulu, c'est que le capitaine trouvât dans tous les lieux ce qui lui était indispensable pour continuer sa navigation. Qu'importaient dès-lors les moyens qu'il sera forcé d'adopter, cette

intention amenait à cette conséquence qu'on devait les consacrer tous.

451. — La preuve en réside formellement dans la disposition même de notre article, il était possible que la réalisation d'un emprunt, quel qu'il fût, devînt impossible. Dans cette hypothèse, la loi n'a pas reculé devant un emprunt forcé, devant une véritable expropriation. Le capitaine pourra vendre ou engager les marchandises de son chargement, jusqu'à la concurrence des sommes nécessaires au navire.

Le droit ancien avait été plus loin encore. Le *Consulat de la mer*, les *Rôles d'Oléron*, l'ordonnance de Wisbuy, la *Hanse Teutonique*, l'ordonnance de 1681 elle-même permettaient au capitaine d'engager les apparaux du navire. Devant une pareille unanimité, la commission avait inscrit cette faculté dans le projet du Code, mais elle en fut retranchée sur le double motif qu'elle était inutile et dangereuse.

Inutile! puisque la vente ou la mise en gage des marchandises suffisait, dans tous les cas, pour procurer les ressources dont on avait besoin.

Dangereuse! car bien qu'elle ne pût s'entendre que des apparaux actuellement disponibles, le capitaine pouvait en avoir usé avec une telle latitude, que le salut du navire pourrait s'en trouver ultérieurement compromis.

On se borna donc à autoriser la vente ou la mise en gage des marchandises chargées, quel que fût d'ailleurs leur propriétaire, en corrigeant autant que possible ce que de pareilles mesures ont de réellement rigoureux.

Celui dont on a ainsi disposé de la chose doit être remboursé, non pas de la valeur qu'elle a produite, car le capitaine a pu être obligé de la céder à un prix inférieur, et même vil, mais de sa valeur suivant le cours des marchandises de même nature et qualité dans le lieu du reste, à l'époque de l'arrivée du navire. Il était difficile de s'arrêter à un parti plus équitable.

452. — Le Code de 1807 ne s'était pas expliqué sur la faculté que pouvaient avoir les chargeurs d'empêcher la vente ou la mise en gage de leurs marchandises, en les déchargeant dans le lieu où se trouve le navire. Cette lacune a été remplie par la loi du 15 juin 1841.

Le projet de loi ne s'occupait que du déchargement intégral du navire. Soit qu'il n'y eût qu'un seul chargeur, soit que tous consentissent le déchargement, il ne pouvait plus y avoir ni vente, ni mise en gage, par la raison fort simple que le voyage étant définitivement rompu, le navire ne devait plus être reparé aux dépens des marchandises désormais étrangères à sa navigation ; par une juste réciprocité, le fret ne devait être payé qu'à proportion de la navigation réalisée.

Dans la discussion, on se préoccupa du déchargement partiel. Nul doute qu'il ne fût toujours loisible pour le chargeur, mais fallait-il réduire le fret, ou l'imposer en entier ?

La réduction à un fret proportionnel dans cette hypothèse ne parut pas équitable. Le capitaine, disait la commission de la chambre des Députés, est dans ce cas tenu de poursuivre son voyage jusqu'à destination ; si par le

retrait d'une partie de la cargaison, le chargement se trouvait réduit à la moitié, au cinquième de ce qu'il était au moment du départ, comme d'après les termes absolus du projet, il y aurait lieu à la réduction du fret sur tout le reste, proportionnellement à la distance restant à parcourir, l'armateur supporterait toute la dépense à faire pour cette dernière partie du voyage, il ne recueillerait que la moindre partie du fret stipulé comme prix de l'obligation contractée par lui.

En conséquence, la commission proposa et fit admettre la dernière disposition de l'article 234, exigeant le fret entier en cas de déchargement partiel; or, il est évident que si la valeur de ce fret suffisait pour couvrir les besoins du navire, le déchargement partiel empêcherait la vente ou la mise en gage non-seulement des marchandises déchargées, mais encore de toutes celles qui resteraient à bord.

453. — Le capitaine qui a la faculté de vendre ou d'engager les marchandises de son chargement peut-il également les affecter à l'emprunt à la grosse contracté dans le cas et aux formes de l'article 234?

Un arrêt de la Cour de Rennes, du 25 juillet 1831, sans décider positivement la négative, arrive indirectement à ce résultat. S'il est vrai, dit cet arrêt, que dans le silence de l'article 234, le capitaine puisse, au lieu de vendre ou mettre en gage la marchandise, être autorisé à emprunter à la grosse sur ces objets comme sur les corps, quille et agrès, au moins cet emprunt doit-il être limité à la part incombant aux chargeurs dans la dépense nécessitée par les besoins de la cargaison seule.

Cette doctrine n'est pas autre chose que la négation du droit. En effet, la cargaison peut bien avoir une part dans la dépense à supporter, s'il s'agit par exemple de la réparation d'une avarie commune. Mais que les besoins de la cargaison seule puissent jamais autoriser l'application de l'article 234, c'est ce qu'il est difficile, je ne dirai pas d'admettre, mais de comprendre.

Or, à notre avis, dénier le droit, c'est méconnaître l'esprit de la loi, car c'est exposer le capitaine à ne pouvoir contracter l'emprunt. Il peut se faire, en effet, que pour plus de garantie on exige l'affectation de la cargaison comme celle du navire lui-même.

Qu'arrivera-t-il si, cette condition étant posée, le capitaine ne pouvait l'accepter? L'emprunt serait impossible, le capitaine serait réduit à vendre ou à engager la marchandise. Ainsi, sous prétexte de l'intérêt des chargeurs, on empirerait singulièrement leur position. Ils ont, en effet, un avantage incontestable à l'emprunt, car le payement du billet de grosse mettra en leur possession l'intégralité de ce qu'ils ont embarqué. La vente en fait disparaître une partie, et l'indemnité qu'ils doivent recevoir, quoique juste en principe, peut leur occasionner un préjudice. Supposez, en effet, qu'à l'arrivée du navire le cours soit en baisse, les chargeurs en supporteront les conséquences qu'ils auraient évitées, si, recevant la marchandise, ils avaient pu en retarder la vente jusqu'à ce que le cours se fût amélioré. Or, c'est précisément ce que l'emprunt à la grosse permettra de réaliser.

Ajoutons que ce mode n'aggravera jamais la position des chargeurs. En admettant, en effet, qu'à défaut de paye-

ment du billet de grosse la marchandise soit saisie et vendue, l'armateur sera obligé de les indemniser dans le mode prescrit par l'article 234.

Ainsi, l'intérêt de la navigation exige que le capitaine puisse emprunter à la grosse. Tout ce qui peut en résulter de pire pour les chargeurs, c'est de se trouver dans la même position où ils seraient si leur marchandise avait été réellement vendue. On doit donc résoudre notre question par l'affirmative, et c'est ce que faisait la Cour de Rouen par arrêt du 29 décembre 1831.

C'est, au reste, ce que la Cour de Rennes n'a pas tardé de faire elle-même, en jugeant, le 18 décembre 1832, que le droit accordé par la loi au capitaine de mettre en gage ou de vendre les marchandises du chargement, en cas de nécessité de radoub ou de victuailles, emportait pour lui celui de les affecter à un emprunt à la grosse.

454. — L'exécution de l'article 234 doit être intelligente et n'être réalisée que lorsqu'elle ne peut devenir onéreuse pour les armateurs ou propriétaires. Le capitaine engagerait gravement sa responsabilité s'il reparait le navire alors que le montant de ces réparations excèderait ou égalerait presque la valeur qu'aurait le navire après sa mise en état.

Toutes les fois donc que le chiffre de la dépense déterminé par les experts fera craindre ce résultat, le capitaine doit provoquer une seconde expertise, à l'effet de savoir si, en raison de ce qu'il en coûtera pour réparer le navire, il ne convient pas mieux de le faire déclarer innavigable, et de le vendre.

C'est ce que jugeait le tribunal de Marseille, le 16 octobre 1829. Son jugement, déféré à la Cour d'Aix, fut confirmé par arrêt du 27 avril 1830, qui n'a été inséré dans aucun recueil.[1]

455. — L'inobservation de l'article 234 a pour conséquence de rendre le capitaine personnellement tenu envers les armateurs. La nécessité de la dépense, sa quotité n'est plus acquise ni justifiée. La présomption qu'elle était inopportune résulte du défaut des formalités tendant à établir le contraire. Il y a donc faute de la part du capitaine, et on devrait justement lui en faire supporter les conséquences.

456. — Mais les propriétaires du navire seraient-ils fondés à refuser aux tiers le remboursement des sommes empruntées, ou de la valeur des objets vendus ou engagés ?

Cette question doit se résoudre par la nature et le caractère de l'article 234. L'emprunt à la grosse, notamment, sera le plus souvent réalisé à l'étranger et consenti par des personnes qui ne sont pas même tenues de connaître, et moins encore d'exécuter les prescriptions du Code de commerce. Les punir de la faute du capitaine, serait un moyen d'éteindre tout crédit au grand détriment de notre navigation.

Sans doute l'emprunt peut se réaliser dans un port français. Fallait-il distinguer et traiter les Français plus défavorablement que les étrangers ?

[1] *Journal de Marseille*, t. 10, 1, 275.

A quoi bon une pareille rigueur ? Est-ce que le capitaine n'est pas, hors de la demeure des propriétaires, le véritable propriétaire du navire? Est-ce que les tiers ne doivent pas croire à sa fidélite envers ses mandants ?

Ce sont ces considérations qui ont dicté l'article 234, uniquement relatif aux rapports entre le capitaine et ses armateurs. Ce caractère est celui que Valin assignait à l'article 19, titre 1, livre 2 de l'ordonnance, dont les dispositions ont passé dans notre article 234. Ces formalités, disait-il, ne sont nécessaires que pour la sûreté du capitaine et pour le disculper envers l'armateur ou le propriétaire du navire. Leur omission ne peut être opposée aux tiers.

Il est certain que notre Code n'a voulu que ce que prescrivait l'ordonnance. La preuve nous est fournie par le silence qu'il garde à cet égard. Si notre législateur, dit la Cour de cassation dans son arrêt de 1845, eût voulu que l'article 234 fût entendu autrement que ne l'avait été l'article 19 de l'ordonnance, il n'aurait pas admis une innovation aussi importante sans le déclarer expressément.

457. — M. Boulay-Paty enseigne, au contraire, que l'inobservation de l'article 234 peut être opposée aux tiers; que le Code a dérogé en cet endroit à l'ordonnance ; que l'article 312 le prouve en soumettant impérieusement à ces formalités le contrat fait à l'étranger; de sorte, ajoute-t-il, que celui qui ne représenterait pas les pièces justificatives n'aurait droit ni contre les armateurs, ni contre le navire et le fret.[1]

[1] Tom. 2, pag. 65 et suiv.

M. Boulay-Paty outre singulièrement la couclusion à déduire de ses prémisses. L'article 312 ne prononce d'autre peine que la perte du privilége, ce qui résultait déjà de l'article 192. Mais la perte du privilége ne saurait être la perte de la créance. De ce que le créancier aura perdu cette garantie, il ne s'en suit nullement que le débiteur soit libéré.

Donc, le défaut de justification de l'accomplissement des formalités exonèrera les créanciers de l'obligation de supporter le prélèvement de la dette qui viendra seulement en concours avec eux. Cet effet est juste, même vis-à-vis du prêteur étranger, en faveur de ce principe rappelé par M. Desèze, dans la discussion de la loi de 1817, à savoir, que lorsqu'il s'agit d'un payement, c'est la loi du pays dans lequel il s'accomplit qui doit en régir la forme et les effets. On peut donc, dans ce cas, opposer à l'étranger même notre Code de commerce, ce qu'on ne pourrait faire pour la constitution de la dette.

L'article 312 est donc, en réalité, un argument décisif contre le système de M. Boulay-Paty. Pourquoi s'occuper du privilège, si la dette est éteinte. Donc, si la loi se borne à édicter la perte de celui-ci, c'est que l'autre continue de subsister ; qu'elle grève chirographiquement le navire comme les autres biens du débiteur principal, c'est-à-dire du propriétaire.

Au reste, le doute n'est même plus permis en présence de l'article 236. Tout ce qui résulte de l'omission des formalités de l'article 234, c'est la présomption que l'emprunt a été contracté sans nécessité. Or, dans ce cas, l'article 236 se borne à déclarer le capitaine responsable

envers l'*armement* et personnellement tenu du remboursement. Mais si la dette ne pouvait être réclamée de l'armateur, si elle était nulle contre les tiers, à quoi bon la responsabilité du capitaine enver l'armement?

Ce qui arrive dans l'hypothèse de l'article 236 se réalisera dans celle de l'inobservation de l'article 234, c'est-à-dire que les propriétaires seront tenus de payer le créancier, sauf leur recours contre le capitaine.

458. — C'est dans ce sens et contre la nullité de l'emprunt que s'est prononcée la jurisprudence. La Cour de Rennes le jugeait ainsi le 16 décembre 1811.

Le 18 décembre 1818, la Cour d'Aix décidait : que l'emprunt à la grosse contracté par un capitaine en cours de voyage était obligatoire en faveur du prêteur contre les propriétaire du navire et l'armateur, quoique les formalités prescrites par l'article 234 n'eussent pas été observées.

La Cour de Rouen s'étant prononcée en sens contraire, les 28 novembre 1818 et 21 août 1841, ses arrêts, déférés à la Cour suprême, ont été cassés pour fausse application de l'article 234, les 28 novembre 1821 et 9 juillet 1845.[1]

Enfin, la Cour d'Amiens ayant également consacré la doctrine de M. Boulay-Paty, le 30 août 1834, son arrêt fut également cassé le 5 janvier 1841.[2]

Cette persistance de la Cour de cassation doit fixer la jurisprudence. L'emprunt contracté au mépris de l'ar-

[1] D. P., 45, 1, 313.
[2] *J. D. P.*, 1, 1841, 159.

tible 234 est valable en faveur des tiers, à moins qu'on prouvât que le prêteur a colludé avec le capitaine et s'est associé à sa fraude.

459. — L'observation des prescriptions de l'article 234 fait présumer la nécessité de la dépense, et légitime par conséquent l'emprunt ou la vente des marchandises. Mais ni l'expertise ordonnée par le juge, ni l'autorisation donnée à la suite n'excluent la preuve contraire. En effet, le capitaine peut avoir trompé les experts par l'apparence qu'il a su donner au navire, ou les avoir corrompus. Quelque improbable que soit une pareille fraude, la loi s'en est préoccupée. S'en référant aux principes ordinaires, elle en a toléré la preuve qui, comme dans tous les cas de fraude, peut être faite par témoins.

Ce qui est vrai contre le capitaine se réaliserait contre le prêteur lui-même. L'allégation qu'il s'est sciemment prêté à la fraude du capitaine rendrait la preuve orale admissible dans tous les cas, à moins que sa bonne foi ne résultât suffisamment des faits et circonstance. Vainement donc le tiers prétendrait-il exciper de l'autorisation du juge, en suite de laquelle il a prêté. Sa mauvaise foi lui faisant perdre le bénéfice du contrat au profit des propriétaires, on ne pouvait dans tous les cas prohiber d'en offrir et d'en rapporter la preuve.

460. — Nous avons déjà dit que le prêteur, n'étant pas obligé de suivre l'emploi de ses fonds, ne saurait être tenu d'en justifier.[1] Mais il n'en est pas ainsi du capitaine. De

[1] *Supra* n° 86.

lui aux propriétaires, il s'agit de régler la dépense réelle, car le chiffre n'est jamais fixé que par approximation par les experts.

De même que le capitaine aurait le droit d'exiger ce qu'il aurait payé en sus de l'estimation, de même il doit tenir compte du reliquat qu'il n'aurait pas employé. Or, la vérité à cet égard ne peut résulter que d'un compte fidèle et exact appuyé des quittances des fournisseurs et ouvriers. C'est ce compte que les propriétaires ont le droit d'exiger.

461. — Le capitaine qui ne se serait pas conformé à l'article 234 serait présumé avoir emprunté, vendu ou engagé les marchandises sans nécessité. Il tomberait dès-lors sous l'application de l'article 236. Il en serait de même de celui qui a porté en compte des avaries ou des dépenses supposées. Il serait donc responsable envers l'armement, c'est-à-dire tenu de garantir les propriétaires ou l'armateur des effets de la poursuite des prêteurs ou chargeurs.

462. — L'ordonnance ne se contentait pas de cette responsabilité. Partant de ce principe que, plus la confiance qu'on doit au capitaine est absolue et illimitée, plus son abus mérite une répression sévère, elle voulait que dans tous les cas d'emprunt ou de vente sans nécessité, ou de supposition d'avaries ou de dépenses, il fût déclaré indigne de la maîtrise et banni du port de sa demeure ordinaire.

Cette peine a paru trop sévère à notre législateur. Il a

compris qu'il est dans les fautes, même celles qui paraissent les plus inexcusables, des degrés dont on doit tenir compte ; qu'en bonne justice, on devait s'arrêter non au fait, mais à l'intention. Il ne prescrit donc la poursuite criminelle que *s'il y a lieu*.

Ainsi, quelle que soit l'intention du capitaine, les faits prévus par l'article 236 engagent sa responsabilité. Mais il ne sera poursuivi criminellement et puni des peines portées par la loi que si à la matérialité du fait se réunit une intention évidemment mauvaise et frauduleuse.

463. — L'obligation imposée au capitaine par l'article 235 a été renouvelée de l'ordonnance. Mais le rang qu'occupait dans celle-ci l'article 30, titre 1er, livre 2, faisait croire à Valin que ses prescriptions n'étaient obligatoires que pour le capitaine naviguant à profit commun.

Le projet primitif du Code ne s'expliquait pas à cet égard. Plus tard, et sur les observations de quelques tribunaux et conseils de commerce, elle avait limité l'obligation d'envoyer l'état aux capitaines naviguant à profit commun. Mais sur les réclamations du commerce de Bordeaux, cette limitation fut repoussée, et l'envoi de l'état imposé à tous les capitaines indistinctement.

Les motifs qui ont fait prescrire cet envoi prouvent la sagesse de cette solution. On l'a exigé ; soit pour empêcher qu'on puisse substituer pendant le voyage des marchandises à celles primitivement chargées ; soit pour mettre les intéressés à même de consommer les opérations qu'ils jugeront utiles ; d'assurer la marchandise si elle ne la pas été ; de la revendre pour la livrer à l'arrivée du

navire ; soit enfin pour qu'on puisse préparer le payement des engagements pris par le capitaine. Tout cela, on le voit, est fort indépendant de la qualité en laquelle navigue le capitaine.

464. — Mais ce qui résulte de ces motifs, c'est que la loi suppose que le capitaine a fait lui-même le chargement pour le compte de ses mandants. Si le capitaine s'était borné à affréter le navire, il ne serait tenu que de faire connaître cet affrètement à ses propriétaires et à leur transmettre l'état des sommes empruntées.

Il en serait de même s'il avait à bord un subrecargue chargé de la gestion de la cargaison et de procurer le chargement de retour, ou si ce chargement avait été opéré par le propriétaire lui-même. Dans ce dernier cas, disait Valin, ce serait au propriétaire à en dresser la facture générale, dont il ferait donner une reconnaissance par le maître, pour lui en compter sur le double qu'il lui en laisserait.

465. — L'omission de l'envoi exigé par l'article 235, lorsqu'il est à la charge du capitaine, ou seulement l'oubli de quelques-unes des indications prescrites constituerait une faute, et engagerait la responsabilité du capitaine ; cette responsabilité pourrait atteindre à des limites considérables, comme si le propriétaire n'avait pu faire assurer dans l'ignorance de la nature de la cargaison, ou si, faute de connaître le prix d'achat, il avait manqué l'occasion de revendre favorablement.

—

ART. 237.

Hors le cas d'innavigabilité légalement constatée, le capitaine ne peut, à peine de nullité de la vente, vendre le navire sans un pouvoir spécial des propriétaires.

ART. 238.

Tout capitaine de navire, engagé pour un voyage, est tenu de l'achever, à peine de tous dépens, dommages-intérêts envers les propriétaires et les affréteurs.

SOMMAIRE.

466. Le pouvoir confié au capitaine ne renferme pas celui de vendre le navire. Conséquences.
467. L'exception d'innavigabilité était admise sous l'ordonnance ; comment et pourquoi elle fut introduite dans le Code ?
468. Conditions pour qu'il y ait innavigabilité, et formes pour sa constatation.
469. Qui peut la prononcer ?
470. Effet de l'inobservation des formes à l'égard du capitaine et des intéressés. Nature de la preuve.
471. La vente faite hors le cas d'innavigabilité et sans pouvoir spécial est nulle envers les tiers.
472. Motifs de cette différence entre la vente et l'emprunt.
473. Effet de la vente régulière sur la mission du capitaine. Devoirs qu'il a à remplir, droits qu'il peut exercer.
474. Origine de l'obligation imposée au capitaine d'accomplir le voyage qu'il s'est engagé d'effectuer. Nature de cette obligation.

475. Les chargeurs ne peuvent empêcher le propriétaire de congédier le capitaine, en vertu de l'article 218.
476. A quelle époque le voyage est-il censé terminé ?
477. Exceptions que comporte l'obligation édictée par l'article 238. Force majeure.
478. Le capitaine peut-il être dispensé du voyage sur le motif que le lieu de destination a été envahi par une épidémie ?
479. Comment il est pourvu au remplacement du capitaine légalement empêché ?
480. Poursuite extraordinaire à laquelle peut être exposé le capitaine qui rompt son engagement.

466. — La mission du capitaine, quelque étendue qu'elle soit et qu'elle devait être, n'est après tout qu'un mandat. Or, s'il peut être de l'essence de celui-ci que celui qui en est revêtu administre et exploite souverainement la chose qui en fait l'objet, il répugnerait à la raison de lui reconnaître la faculté d'aliéner la chose elle-même. Cela est vrai pour le capitaine de navire dont le pouvoir comprend légalement : *Tantum de peritia in arte navigandi, non de dominio et proprietate navis.*

La faculté de vendre le navire n'est donc pas comprise dans le mandat de le commander, elle ne peut résulter que d'un pouvoir spécial et exprès. Le capitaine ne peut dès-lors l'exercer en l'absence de ce pouvoir. C'est ce qui a toujours été consacré, c'est ce que nous trouvons dans le *Consulat de la mer*, dans les *Jugements d'Oléron*, dans la *Hanse teutonique*, dans l'ordonnance de Wisbuy, dans celle de 1681.

467. — Malgré le silence gardé par cette dernière sur le cas d'innavigabilité, il n'est pas douteux que la vente

par le capitaine ne fût licite, ce cas se réalisant. Aussi, disait Valin, un maître ne s'avise pas de vendre son navire ; mais quand il veut s'en défaire, il trouve aisément le secret de le faire condamner. [1]

Donc, le Code, en exceptant le cas d'innavigabilité de la prohibition, n'a pas introduit un droit nouveau, il n'a fait que confirmer un usage dont le maintien était réclamé dans l'intérêt même du commerce.

En effet, la commission, en présentant le projet du Code, loin de permettre la vente en cas d'innavigabilité, proposait de l'interdire *dans tous les cas*. Voici les observations que cette proposition souleva :

« Un navire, voyageant dans les colonies ou dans toute autre contrée éloignée, même sur nos côtes, y fera naufrage ou recevra des avaries assez considérables pour, dans le premier cas, ne pas pouvoir être relevé, dans le second, pour ne pouvoir être reparé sans qu'il en coûte sa valeur et au-delà.

« S'il y a naufrage, le capitaine doit être autorisé à vendre le navire dans l'état où il se trouve, afin de ne pas laisser périr ce qui peut produire un résultat quelconque soit à l'armement, soit aux assureurs qui le représentent.

« Lors d'avaries majeures, soit par leur nature, soit par le haut prix des ouvrages et fournitures à employer pour mettre le navire en état de reprendre la mer, et que ces faits seront constatés par les autorités du lieu d'après estimation faite par les ouvriers dans le genre des réparations à faire, il paraît convenable aux intérêts du com-

[1] Art. 19, tit. *du Cap.*

merce maritime que le capitaine puisse alors faire vendre publiquement son navire, en déterminant positivement que cette vente sera obligatoire, soit pour les propriétaires, soit pour les assureurs.

« Si l'article reste en l'état qu'il est, les navires naufragés ou gravement avariés deviendraient en pure perte pour les propriétaires, parce que les capitaines préféreraient, dans le premier cas, laisser perdre la chose, et, dans le second, entreprendre des radoubs ruineux, afin de ne pas être compromis en s'écartant des dispositions de la loi. »

Ces considérations firent revenir la commission et la déterminèrent à autoriser la vente en cas d'innavigabilité, ce qui fut consacré par le conseil d'Etat. Dans le second cas surtout, la vente par le capitaine est non-seulement une faculté, mais encore un devoir. Nous avons déjà dit que celui qui, au lieu de vendre, entreprendrait un radoub ruineux, engagerait gravement sa responsabilité.[1]

468. — Il y a innavigabilité toutes les fois que le navire a subi dans ses parties essentielles de telles dégradations qu'il est impossible de les réparer, ou qu'on ne pourrait le faire qu'en dépensant une somme supérieure ou à peu près égale à ce que vaudrait le navire réparé; cela acquis, le navire peut être valablement vendu par le capitaine, même en l'absence de tout pouvoir spécial.

Mais la certitude de l'innavigabilité est subordonnée à des formalités tendant à la constater; il faut d'abord que

[1] *Sup.*, n° 454.

le navire soit visité par des experts, anciens navigateurs, nommés par le juge du lieu, conformément au titre 3 de la loi du 13 août 1791 ; ces experts indiquent les diverses réparations que le navire exige, et le coût de chacune d'elles.

Si la dépense indiquée est trop forte, eu égard à la valeur future du navire, le procès-verbal de visite, signé par les experts, par le capitaine et les principaux de l'équipage, est soumis au juge, qui peut ordonner une nouvelle vérification, et prononcer la condamnation du navire.

469. — Cette condamnation ne peut être régulièrement prononcée en France que par le tribunal de commerce et à défaut par le juge de paix ; à l'étranger, que par les consul, vice-consul ou agent français, et, en l'absence de l'un ou de l'autre, que par l'autorité du lieu ; la décision émanant de toute autre autorité ne serait ni légale, ni obligatoire. Ainsi, la Cour de cassation a jugé, le 3 août 1821, que c'est au tribunal de commerce seul qu'il appartient de juger s'il y a lieu ou non à délaissement d'un navire échoué ; qu'il peut, même dans le cas où les commissaires de la marine auraient ordonné la vente du navire comme brisé et innavigable, décider qu'il n'y avait pas innavigabilité.[1]

Le même arrêt examine et résout négativement la question de savoir si le capitaine qui n'a pas fait constater régulièrement l'innavigabilité commet la baraterie de patron à la charge des assureurs qui l'ont assurée, il juge,

[1] *Inf.*, n° 510.

en conséquence, que le propriétaire n'a de recours que contre le capitaine, si tant est que cette omission puisse lui être imputée à faute. Or, dans l'espèce, la Cour de Bordeaux avait jugé en fait que le capitaine était irréprochable.

470. — C'est qu'en matière d'innavigabilité, s'agissant d'une fortune de mer, la distance des lieux, les ressources du pays, la nature des événements doivent puissamment influer sur le caractère et les effets des preuves, qu'il serait irrationnel, autant qu'injuste, de soumettre à une règle rigoureuse et absolue. On serait conduit à exiger ainsi l'impossible dans certaines circonstances.

C'est cette considération que nous voyons dominer dans la jurisprudence de la Cour de cassation. Ainsi elle jugeait:

Le 14 mai 1834, que l'abandon du navire peut être légalement fait par le capitaine, sans la constatation préalable d'innavigabilité, selon le mode prescrit par l'article 237, lorsqu'il y a eu impossibilité de recourir à ce moyen;

Le 3 juillet 1839, qu'en cas de relâche forcée dans un port étranger où il n'existe pas de consul français, à la Jamaïque, par exemple, l'innavigabilité par fortune de mer est légalement constatée, dans le sens de l'article 237, si elle l'a été par les livres de bord ou par une expertise, même peu régulière, mais confirmée par trois officiers de la marine anglaise nommés par le commodore commandant de la station ;

Le 31 du même mois, que les formes tracées par le Code de commerce pour constater l'innavigabilité d'un navire ne sont pas prescrites à peine de nullité absolue; qu'une Cour peut, en prenant en considération la distance des lieux, la nature des événements, l'impossibilité de remplir les formes légales, appréciation faite des documents tendant à établir l'innavigabilité, regarder comme suffisant le mode de constatation qui a été employé;

Enfin, le 5 août suivant, que le consul de France, dans un port étranger, a qualité pour déclarer l'innavigabilité d'un navire, et pour en ordonner la vente. [1]

Il résulte de cette jurisprudence que la preuve de l'innavigabilité et de sa constatation légale est laissée à l'appréciation souveraine des magistrats, toutes les fois qu'il s'agit d'un fait réalisé à l'étranger. Accueillie dans un cas, cette preuve peut être repoussée dans un autre, et c'est ce dernier parti que prenait la Cour de Paris, dans un arrêt du 8 avril 1839.[2] Cet arrêt, loin de contredire le principe consacré par la Cour de cassation, ne fait que l'appliquer à l'espèce spéciale.

Mais en France, l'innavigabilité ne peut être constatée que par le tribunal de commerce. Il faudrait donc, dans ce cas, s'en tenir à la doctrine de l'arrêt de la Cour de cassation du 3 août 1821.

471. — Le Code a formellement prononcé la nullité de la vente consentie par le capitaine hors le cas

[1] *J. D. P.*, 2, 1839, 370 et suiv.
[2] *Ibid.*, 1, 1839, 476.

d'innavigabilité, et sans pouvoir spécial. L'effet de cette nullité est général et absolu. Il peut être opposé à l'étranger ayant acheté dans son pays comme au Français lui-même. Telle était la doctrine suivie sous l'ordonnance. Malgré le silence qu'elle gardait sur la nullité, Valin enseignait que le propriétaire était fondé à revendiquer le navire ainsi vendu et à le retirer des mains de l'acheteur, et cela sans être obligé de rembourser, attendu qu'il n'avait pu acheter de bonne foi.

472. — On a voulu exciper du caractère de l'article 237 pour étayer la nullité de l'emprunt contracté sous les formalités de l'article 234. Pourquoi, a-t-on dit, la vente consentie au mépris de la disposition du premier étant nulle, même à l'endroit des tiers, n'en serait-il pas de même de l'emprunt contracté contrairement aux prescriptions de ce dernier?

La raison en est simple et péremptoire. D'abord l'article 237 prononce la nullité, ce que l'article 234 ne fait pas. C'est ensuite que cette différence capitale n'est que la juste conséquence de la nature des choses.

Aux yeux de tout le monde, le capitaine hors du lieu de la demeure des propriétaires est le souverain administrateur du navire. L'emprunt qu'il contracte pour les besoins de celui-ci n'est qu'un acte d'administration. Donc le tiers qui le consent traite avec un mandataire capable. Sa bonne foi est présumée et doit faire maintenir l'acte jusqu'à preuve contraire.

Celui qui achète le navire d'un capitaine sans exiger la représentation du mandat spécial ou de la condamna-

tion du navire ne peut, comme le disait Valin, avoir agi de bonne foi. Nul au monde, est censé ignorer que le capitaine n'a pas mission de vendre, de disposer de la chose dont l'exploitation et l'administration lui sont exclusivement confiées. Donc celui qui achète de lui en cet état contracte sciemment et volontairement avec le non-propriétaire. Il s'associe à l'abus de confiance du mandataire. La morale et l'équité commandaient dès-lors qu'on lui arrachât le bénéfice qu'il a voulu s'approprier illégitimement. C'est ce qu'avec juste raison consacre l'article 237.

Ainsi le navire vendu contrairement à sa disposition n'est jamais sorti légalement des mains du propriétaire. Il peut donc le revendiquer et le saisir entre les mains de l'acheteur, ou, si celui-ci l'avait revendu, le faire condamner à lui en rembourser la valeur.

473. — La vente régulière du navire ne fait cesser la mission du capitaine que relativement à sa direction. Ses obligations, relativement aux dépenses exigées par le sinistre, à l'équipage et à la cargaison restant les mêmes, ses droits demeurent après la vente ce qu'ils étaient avant.

Il doit donc payer tous les frais auxquels le sinistre donnera lieu, solder les salaires de l'équipage et lui tenir compte de son droit de conduite et, quant à la cargaison, non-seulement veiller à sa conservation, mais encore l'acheminer vers le lieu de sa destination. Il est donc tenu d'affréter un autre navire pour en opérer le transport.

Il peut et doit, dans ce triple objet, disposer du prix

de la vente, en cas d'insuffisance, contracter un emprunt à la grosse sur la cargaison, emprunt dont les propriétaires ne sauraient récuser les conséquences.[1]

474. — L'article 238 est emprunté à l'ordonnance de 1681. Il n'est d'ailleurs que l'application des principes généraux en matière de contrats.

Cet article, disait Valin, regarde le maître qui s'est engagé envers le propriétaire du navire pour un voyage, comme celui qui a frété le navire à un ou plusieurs chargeurs; dans l'un et l'autre cas, il est obligé de remplir son engagement et de faire le voyage, à peine de tous dépens, dommages-intérêts, soit envers le propriétaire, soit envers les marchands-chargeurs.[2]

C'est également ce qu'on déciderait aujourd'hui. Le capitaine qui a frété le navire s'est par cela même engagé envers les chargeurs à conduire leurs marchandises au lieu de destination. En matière d'affrétement, on ne se décide pas seulement par les qualités du navire, on a les plus grands égards pour l'habileté et la réputation du capitaine. Il ne peut donc dépendre de celui-ci d'enlever aux chargeurs la garantie sans laquelle peut-être ils n'auraient pas contracté.

475. — Mais le droit des chargeurs ne saurait empêcher les propriétaires d'user de la faculté que leur confère l'article 218. La dérogation qui ne peut valablement être stipulée ne saurait indirectement résulter de la

[1] Rouen, 29 décembre 1831.
[2] Art. 1, tit. *du Cap.*

charte partie que le capitaine avait mission et qualité pour consentir.

Ainsi les propriétaires peuvent congédier le capitaine avant le départ, nonobstant et malgré l'opposition que ferait l'affréteur.

476. — Excepté le cas de congé, le capitaine ne peut se démettre. Il est tenu d'accomplir le voyage pour lequel il s'est engagé.

Le voyage, relativement aux chargeurs qui n'ont pas stipulé pour le chargement de retour, est accompli par l'arrivée du navire dans le port de destination.

A l'endroit des propriétaires comme au cas où la charte partie est consentie pour l'aller et le retour, le voyage n'est accompli que par la rentrée du navire au port d'armement. Jusque-là donc le capitaine ne peut l'abandonner, et moins encore se faire remplacer.

477. — Il est évident que, comme dans tous les autres cas, l'obligation de l'article 238 reçoit exception par la force majeure empêchant le capitaine de remplir son engagement. Nous renvoyons à nous occuper de cette exception aux articles 276 et 277.

Nous nous bornons à constater ici qu'une maladie qui empêcherait le capitaine de s'embarquer ou qui forcerait de le mettre à terre; que son débarquement ordonné par l'autorité; que l'interdiction de commerce avec le pays pour lequel le navire est frété seraient tout autant de justes motifs de considérer comme rompue l'obligation imposée par l'article 238 A plus forte raison, en serait-

il ainsi du congé donné au capitaine ou de la saisie et de la vente du navire

478. — On a agité devant le tribunal de Marseille la question de savoir si le lieu de destination venant à être envahi par une épidémie, le capitaine pouvait se dispenser de réaliser le voyage.

Le capitaine Scarpa avait frété son navire pour un chargement de charbons à conduire à Alexandrie. Le chargement était en partie opéré lorsque le capitaine apprend que le choléra avait envahi cette ville. Il soutient que c'est là une force majeure motivant la résiliation de l'affrétement, et il poursuit judiciairement cette résiliation.

Mais cette prétention est repoussée par le tribunal, attendu que le cas dont le capitaine se prévaut ne se place pas dans la catégorie de ceux prévus par les articles 276 et 277; qu'il est même possible qu'avant l'arrivée du navire à Alexandrie, l'état sanitaire de cette place se soit tellement amélioré que son abord et son débarquement n'éprouvent aucun obstacle; que, dans tous les cas, il appartiendrait à la prudence du capitaine de pourvoir à ce qu'il aurait à faire, dans l'intérêt et pour la santé de son équipage et de sa cargaison.[1]

479. — Le capitaine empêché légalement doit être remplacé. L'armateur ou les propriétaires ont seuls qualité pour pourvoir à ce remplacement, si la force majeure se réalise avant le départ.

[1] *Journal de Marseille*, t. 12, 1,291.

Si la nécessité du remplacement a lieu durant le voyage, c'est le second qui est naturellement appelé à commander le navire, s'il a les qualités requises.

Dans le cas contraire, le capitaine est remplacé : en France, par le commissaire des classes, à défaut des propriétaires ou de leur fondé de pouvoirs; à l'étranger, par notre consul, sur la requête à lui présentée par l'équipage ou par le consignataire du navire.

480. — L'article 75 de l'ordonnance de 1784 soumettait, dans tous les cas, le capitaine qui s'était soustrait à son devoir à une peine corporelle, indépendamment des dépens et dommages-intérêts L'ordonnance de 1681 s'était contentée de déclarer qu'il serait procédé extraordinairement contre lui, s'il y échoit. Fidèle à la pensée de ne statuer que sur les intérêts commerciaux, le Code ne parle que des dépens, dommages-intérêts en cas de violation de l'article 238. Mais le silence qu'il garde sur la poursuite extraordinaire et sur la peine corporelle n'exclut ni l'une ni l'autre.

Le refus du capitaine peut être une simple inexécution, et c'est cette seule hypothèse dont s'occupe le Code. Mais ce refus peut constituer un délit, un crime, une contravention, dont la poursuite par l'administration, par le pouvoir disciplinaire ou par le ministère public ne saurait rencontrer aucun obstacle.

—

ART. 239.

Le capitaine qui navigue à profit commun sur le chargement, ne peut faire aucun trafic ni commerce pour son compte particulier, s'il n'y a convention contraire.

ART. 240.

En cas de contravention aux dispositions mentionnées dans l'article précédent, les marchandises embarquées par le capitaine pour son compte particulier sont confisquées au profit des autres intéressés.

SOMMAIRE.

481. Motifs de la prohibition faite au capitaine, naviguant à profit commun, par l'article 239.
482. Cette prohibition ne s'applique pas au trafic ou commerce que le capitaine ferait par d'autres navires que le sien.
483. Restriction que Valin apportait à cette règle.
484. Ne nous paraît pas devoir résulter des articles 239 et 240.
485. L'article 239 ne concerne pas le capitaine naviguant pour une part dans le fret.
486. Il peut être dérogé à la prohibition de l'article 239. Forme de la convention.
487. Effet de la confiscation prononcée par l'article 240.
488. Quelle peine encourrait l'armateur-gérant qui aurait embarqué des marchandises pour son compte personnel ?

481. — La copropriété d'un navire ne constitue pas une société, mais il en est autrement de la communion d'intérêt dans son chargement. Celle-ci est une véritable société. Elle met en commun la chose chargée pour s'en partager les profits. Dès-lors le capitaine qui navigue pour une part dans ces profits est un véritable associé, alors même qu'il n'apporterait que son industrie pour toute mise de fonds.

Il y a même mieux. Le capitaine est en réalité le gérant de l'opération. C'est en ses mains, en effet, que l'entreprise est confiée, puisque c'est lui qui, transportant la marchandise sur le lieu de consommation, doit la réaliser et acheter le chargement de retour.

Or, l'associé et surtout le gérant se doit exclusivement à la chose sociale. Lui permettre de cumuler avec celle-ci un trafic, un commerce pour son compte personnel, c'était s'exposer et l'exposer lui-même à la tentation de sacrifier l'intérêt général à son intérêt particulier.

Cet inconvénient grave était surtout à redouter dans la matière qui nous occupe. Le capitaine naviguant à profit commun, s'il a à bord des marchandises pour son compte particulier, vendra celles-ci de préférence ou leur appliquera les ventes les plus avantageuses.

En outre de ce grave préjudice, les coïntéressés seront exposés à en souffrir un autre non moins grave. Le fait seul d'amener sur le marché éloigné une plus grande quantité de marchandises peut et doit influer sur le cours et faire baisser les prix, en créant une concurrence plus ou moins forte.

La nature du mal indiquait le remède qu'il fallait em-

ployer. L'interdiction faite au capitaine par l'article 239 fait disparaître tous ces inconvénients.

482. — Toutefois, cette interdiction ne s'applique qu'au trafic, qu'au commerce particulier que le capitaine ferait au moyen du navire porteur du chargement social. Cela résulte de l'article 240 lui-même, de la raison.

Il est évident, en effet, que celui qui participe à une opération commerciale ne s'est pas par là interdit de faire d'autres affaires personnelles, de s'intéresser dans d'autres entreprises. Ce droit appartient au capitaine comme à chacun de ses coïntéressés. Ceux-ci pourraient sans contredit envoyer des marchandises par d'autres navires, le capitaine doit jouir de la même faculté.

483. — Cependant Valin ne l'admettait qu'avec une restriction. Il enseignait que le capitaine ne pouvait faire le commerce, même au moyen d'autres vaisseaux, dans le lieu de destination de son propre navire avant ou après son arrivée, et jusqu'à ce que toute sa cargaison eût été vendue, par la raison qu'en agissant autrement il ferait doublement tort à la société, en faisant baisser le prix des marchandises en commun pour en avoir augmenté le nombre, en donnant, comme cela n'est que trop naturel, plus d'attention à la vente de ses marchandises qu'à celles de la cargaison commune. A joindre encore que pour l'achat des marchandises de retour la même prédilection serait à craindre avec l'augmentation du prix d'achat.[1]

[1] Art. 28, tit. *du Capit.*

484. — C'était là à notre avis outrer les conséquences du principe et se méprendre sur l'intention du législateur. Ce qu'il a voulu, en prohibant au capitaine tout commerce particulier, c'est d'empêcher celui-ci d'abuser de sa position au détriment de ses coïntéressés, qui ont dû s'en rapporter à lui, mais nullement le placer, à leur endroit, dans un tel état d'inégalité qu'il lui fût interdit de faire ce qu'il était libre à ceux-ci d'entreprendre. Or, que chacun d'eux soit libre d'envoyer des marchandises par d'autres navires, même sur le marché de destination de la cargaison commune, c'est ce qui ne saurait être contesté. Est-ce que la concurrence pour la revente et l'augmentation du prix d'achat de la marchandise de retour ne seront pas les conséquences de cette expédition.

Mais le capitaine préfèrera vendre et acheter pour son compte particulier! Ce double inconvénient comme la concurrence elle-même sont inévitables lorsque le navire porteur de la cargaison commune portera également la marchandise particulière du capitaine, mais ils ne sont plus qu'une probabilité, lorsque cette dernière est transportée sur d'autres navires.

Ceux-ci, en effet, peuvent arriver avant ou après le navire social. La revente des marchandises du capitaine pourra donc être achevée ou ne commencer qu'après celle de la cargaison commune. Dans l'incertitude d'ailleurs du moment de l'arrivée, le capitaine aura confié la vente de ses marchandises, soit au capitaine à bord duquel elles se trouvent, soit à un consignataire, de manière qu'il n'aura pas à s'en mêler, et qu'en réalité il ne s'en sera nullement mêlé. L'on voudrait, en présence de

ces éventualités, que la loi eût autorisé la confiscation contre le capitaine, mais ce serait une énormité qui n'a pu entrer dans sa pensée.

Sans doute il peut se faire que le capitaine, à son arrivée, trouvant sa marchandise sur le lieu, ou que la recevant après, s'en occupe de préférence à la cargaison commune, mais une pareille conduite serait une violation flagrante de son devoir, et le constituerait en état de faute. Ce qui en résulterait, c'est qu'il engagerait sa responsabilité, et que, comme dans tous les autres cas, la preuve de sa faute l'obligerait à réparer le préjudice que celle-ci aurait occasionné. La peine de la confiscation ne concerne et ne peut concerner que les marchandises embarquées pour son compte à bord du navire qu'il commande.

485. — La prohibition d'embarquer des marchandises pour son compte particulier ne concerne que le capitaine naviguant à profit commun. On ne saurait donc l'opposer à celui qui serait engagé pour une part dans le fret. Celui-ci peut donc faire le trafic ou un commerce au moyen du navire lui-même, à la seule condition de se conformer aux prescriptions de l'article 251.

486. — La disposition de l'article 239 est dans l'intérêt unique et particulier des coïntéressés au chargement. De là cette conséquence que chacun étant libre de renoncer à l'avantage que la loi lui confère, ces coïntéressés peuvent abandonner le bénéfice de cette disposition, c'est ce que la loi consacre en ne sanctionnant la prohibition que s'il n'y a convention contraire.

Cette restriction ne figurait pas dans le premier projet du Code. Elle fut réclamée par les tribunaux de commerce de Marseille et de Bordeaux. Il n'y a aucun inconvénient, observaient-ils, à laisser un peu de latitude, et il pourrait y en avoir à limiter. Or, si l'article ne s'en explique pas, on pourrait en induire que le capitaine ne serait jamais dans le cas d'être autorisé à trafiquer ou à commercer pour son compte. Ces observations motivèrent l'insertion dans l'article 239 de la clause : S'il n'y a convention contraire.

Le législateur ne s'est pas expliqué sur la forme de cette convention. A notre avis, elle ne peut être prouvée que par écrit. La permission donnée au capitaine peut être considérée comme une condition de son engagement, et, dans ce cas, elle résulterait naturellement de l'acte d'engagement lui-même.

Si elle n'a été consentie que postérieurement, un écrit seul peut en déterminer le caractère et la portée. On pourrait en effet soutenir, le fait de la permission accordée étant acquis, que cette permission n'était pas absolue ; qu'elle était limitée à une certaine nature, à une certaine quotité de marchandises, et qu'il y a lieu à confiscation soit par la qualité de celles qui ont été chargées, soit pour ce qui dépasse la quotité. La prudence fait donc un impérieux devoir au capitaine de se procurer un titre écrit et explicite, sans le secours duquel il pourrait succomber.

487. — L'article 240 ne se borne pas à prononcer la confiscation des marchandises embarquées à bord, au mé-

pris de l'article précédent. Il ajoute que cette confiscation a lieu au profit des autres intéressés.

Ainsi le capitaine perd tout droit non-seulement au profit que pourrait rapporter ces marchandises, mais encore à leur valeur. Celle-ci ne s'ajoute pas aux produits du voyage, elle forme une masse particulière dont la répartition s'opèrera entre tous les intéressés, le capitaine seul excepté.

488. — Il est évident qu'à l'endroit de l'article 239 il y a une analogie complète entre le copropriétaire, l'armateur-gérant et le capitaine. La prohibition d'embarquer des marchandises pour son compte particulier doit l'atteindre.

Il est également certain que le capitaine se trouverait dans le cas de l'article 240, alors même qu'il aurait chargé sous un nom supposé. L'armateur-gérant ne se servira jamais que de ce moyen indirect, car il ne pourrait embarquer sous son propre nom qu'en s'assurant de la complicité du capitaine intéressé dans le profit.

Mais la simulation prouvée, quelle en sera la conséquence pour l'armateur-gérant? Les marchandises pourront-elles être confisquées ?

Nous ne le pensons pas. La confiscation est une véritable peine, et, en matière de pénalité, on ne peut agir d'un cas à un autre, quelle que soit l'analogie existant. D'ailleurs, la position de l'armateur-gérant n'est jamais celle du capitaine, relativement à la revente au lieu de destination.

La peine se réduirait donc, contre l'armateur-gérant,

à l'obligation d'indemniser ses coïntéressés de l'acte illicite qu'il s'est permis. Or, quelle indemnité plus juste, plus naturelle que celle d'attribuer à ceux-ci le profit qu'il a voulu illégalement s'attribuer.

Nous pensons donc que le profit que produiraient les marchandises chargées pour le compte personnel de l'armateur-gérant devrait s'ajouter à celui de la cargaison commune, et être, comme celui-ci, réparti entre tous les intéressés, y compris l'armateur lui-même, puisqu'il ne peut plus s'agir de l'application de l'article 240.

Mais si la spéculation de l'armateur avait manqué, et si, au lieu d'un bénéfice, la revente de ses marchandises offrait une perte, cette perte resterait uniquement et exclusivement pour son compte personnel. Ce ne serait là qu'une juste conséquence de la fraude qu'il a tenté d'exécuter.

ART. 241.

Le capitaine ne peut abandonner son navire pendant le voyage, pour quelque danger que ce soit, sans l'avis des officiers et principaux de l'équipage ; et, en ce cas, il est tenu de sauver avec lui l'argent et ce qu'il pourra des marchandises les plus précieuses de son chargement, sous peine d'en répondre en son propre nom.

Si les objets ainsi tirés du navire sont perdus par quelque cas fortuit, le capitaine en demeurera déchargé.

SOMMAIRE.

489. Caractère de la prohibition au capitaine d'abandonner le navire pour quelque danger que ce soit, sans l'avis de l'équipage.
490. Devoirs du capitaine en pareille circonstance.
491. Comment doit être constaté l'avis de l'équipage. Conquences du défaut de constatation.
492. *Quid*, si en fait le navire a péri ou a été capturé par l'ennemi ?
493. Résumé.
494. Obligations du capitaine de sauver les papiers et le livre de bord, l'argent et les marchandises les plus précieuses.
495. Pour que le capitaine soit déclaré responsable, il faut que le sauvetage de ces objets ait été possible. Comment et par qui cette possibilité est reconnue ?

489. Les dangers au milieu desquels les marins sont appelés à vivre leur font un devoir d'une intrépidité calme, d'un courage à toute épreuve. C'est surtout chez le capitaine que ces qualités doivent se rencontrer. Chargé de la direction du navire dans la tempête comme dans le plus beau temps, c'est dans leur réunion qu'il trouvera souvent le moyen de sauver la cargaison et d'assurer le salut de l'équipage.

Celui-là donc qui, assailli par le mauvais temps, n'aura pas fait tout ce qu'il était humainement possible pour atteindre ce double résultat, aurait manqué à tous ses devoirs; il aurait violé honteusement toutes les lois de l'honneur si, désertant lâchement son poste, il abandonnait son navire au moindre péril.

Notre article n'a en réalité que rappelé au capitaine la loi sacrée du devoir. Mais ce devoir ne doit pas aller jusqu'à la témérité. Le navire peut et doit être abandonné si le salut de l'équipage l'exige. La conviction seule du danger imminent qui menace celui-ci ne permet pas d'hésiter.

Cette conviction ne doit pas être seulement celle du capitaine, il faut qu'elle soit partagée par l'équipage lui-même. Souvent, en effet, le moyen de salut qui échappe à l'homme théorique sera indiqué par l'homme pratique. Voilà pourquoi la loi n'autorise l'abandon du navire devant quelque danger que ce soit, que sur l'avis des officiers et des principaux de l'équipage.

490. — Au reste, le capitaine ne saurait s'y méprendre. Il ne doit pas céder à cet avis, s'il n'était pas lui-même de cette opinion. L'obéissance aveugle et absolue qu'il aurait mise à l'exécuter ne pourrait être un titre pour l'exonérer de toute responsabilité. Cet avis, dit avec raison Valin, ne suffirait pas pour sauver le capitaine du reproche de lâcheté, s'il y défère trop facilement. Il doit, en qualité de chef, avoir plus de fermeté que les autres. Il faut qu'il combatte cet avis, le cas échéant, qu'il exhorte ses gens à faire tous leurs efforts, qu'il les presse, qu'il les menace, en un mot, qu'il ne se rende que lorsque la prudence ne lui permet pas de faire autrement. Dans ce cas même, son devoir exige qu'il soit le dernier à abandonner le navire.[1]

[1] Art. 26, *titre du Capit.*

491. — La résolution constatant la nécessité de l'abandon du navire doit être recueillie sur le livre de bord et signée par tous ceux dont elle émane. Si l'imminence du danger n'a pas permis de remplir cette formalité, elle doit l'être à la première occasion. Enfin, si le livre de bord n'a pu être sauvé, le capitaine doit en dresser le procès-verbal devant l'autorité, et ce procès-verbal être dûment affirmé par l'équipage.

A défaut de toute constatation ou en cas de constatation irrégulière, la nécessité de l'abandon ne serait pas acquise, et le capitaine serait tenu personnellement de tout le préjudice que cet abandon aurait occasionné.

492. — Mais une telle conséquence devait paraître, et serait en effet trop rigoureuse lorsque, en fait, la certitude du danger qui a motivé l'abandon ne saurait être contestée. Par exemple, si le navire avait réellement péri, ou s'il avait été capturé par l'ennemi. Nous comprenons donc que la Cour suprême ait pu juger le 11 février 1836 que, quand il est constant qu'un navire a été pris par l'ennemi, le capitaine doit être déchargé de la responsabilité de cette perte, bien qu'il n'ait pas fait constater par une déclaration écrite des principaux de l'équipage la nécessité d'abandonner le navire.

En pareille occurrence, il faut dire avec le tribunal de commerce de Marseille qu'un capitaine doit être réputé de plein droit n'avoir abandonné son navire que par nécessité, lorsque son consulat atteste qu'il s'est livré à l'abandon pour cause de péril imminent, et après en avoir délibéré avec l'équipage ;

Qu'en conséquence, le capitaine contre lequel il ne s'élève aucun soupçon de baraterie est censé avoir fait tout ce qu'il lui a été possible, dans la situation où il se trouvait, et doit être exempt de tout reproche de faute, bien que des tiers attestent qu'il aurait pu manœuvrer de manière à sauver le navire.[1]

Le tribunal, en présence d'un consulat affirmé par l'équipage et les passagers, observe avec juste raison que si le capitaine répond de ses fautes réelles, on ne doit cependant pas l'accuser légèrement, et préférer des conjectures et des raisonnements plus ou moins spécieux, faits hors du lieu et du moment du péril, à l'assentiment d'un équipage nombreux et de passagers qui ont pu apprécier le courage et les craintes du capitaine, et qui ont été avec lui les témoins et les juges des circonstances.

493. — Ainsi donc, le capitaine ne doit abandonner le navire que lorsqu'il n'y a plus moyen d'assurer autrement le salut de l'équipage. Cette résolution doit être constatée par un procès-verbal dont l'absence pourrait faire révoquer en doute la nécessité de l'abandon.

Lorsque le navire a réellement péri, cette nécessité résulte du fait lui-même. Alors la présomption est en faveur du capitaine. Le procès-verbal est suffisamment remplacé par le consulat indiquant le fait et les motifs de l'abandon, alors surtout que le consulat est vérifié par l'interrogatoire de l'équipage et des passagers.

[1] 27 décembre 1826; *Journal de Marseille*, t. 8, 1, 35.

494. — L'abandon du navire régulièrement exécuté impose des devoirs spéciaux au capitaine, celui notamment de sauver tout ce qu'il est possible d'arracher au naufrage. Mais le législateur a compris qu'un équipage réduit à se réfugier sur une chaloupe ou sur un canot n'avait que des moyens de sauvetage très bornés Aussi ses prévisions se sont-elles arrêtées aux objets faciles à déplacer et à transporter : l'argent d'abord, les marchandises les plus précieuses ensuite.

Notre article ne parle pas des papiers et du livre de bord. Il n'est pas douteux cependant que le capitaine ne soit tenu de les sauver avant tout. Il y est tenu par son intérêt personnel, puisqu'il aura à rendre compte de son voyage jusqu'au moment du sinistre, et que ce compte doit être appuyé sur les énonciations du livre de bord.

495. — Au reste, le sauvetage n'est prescrit que dans le cas où il y a eu possibilité de l'opérer. La question de possibilité, qui doit être résolue par les faits et circonstances acquis au procès, est laissée à l'arbitrage souverain du juge. Sa solution sera donc nécessairement subordonnée à l'espèce.

Ainsi la Cour d'Aix décidait, le 19 août 1840, que lorsque le capitaine et son équipage sont contraints par un événement de mer d'abandonner précipitamment le navire en danger imminent de périr, le capitaine n'est pas responsable de la perte des sommes appartenant à son armateur, et qu'il n'a pu sauver.[1]

[1] *J. D. P.*, 1, 1841, 622.

Mais le tribunal de Marseille jugeait le 18 août 1829, et avec raison, qu'un capitaine qui, contraint par une voie d'eau d'abandonner son navire en mer, a été recueilli avec son équipage à bord d'un autre bâtiment, est en faute pour n'avoir pas sauvé les espèces d'or et d'argent chargées sur son navire, s'il est constant que le transbordement de son équipage à bord de l'autre bâtiment a été fait en plusieurs voyages, et que pendant ce temps il n'a requis aucune assistance pour le sauvetage des espèces[1]

L'exécution des prescriptions de notre article, à l'endroit du sauvetage de l'argent et des marchandises les plus précieuses, est donc naturellement subordonnée à sa possibilité. En conséquence, le capitaine sera ou non responsable, suivant que les tribunaux auront ou non déclaré que cette possibilité a existé.

—

ART. 242.

Le capitaine est tenu, dans les vingt-quatre heures de son arrivée, de faire viser son registre et de faire son rapport.

Le rapport doit énoncer :

Le lieu et le temps de son départ ;

La route qu'il a tenue ;

Les hasards qu'il a courus ;

Les désordres arrivés dans le navire et toutes les circonstances remarquables de son voyage.

[1] *Journal de Marseille*, t. 11, 1, 19.

ART. 243.

Le rapport est fait au greffe, devant le président du tribunal de commerce.

Dans les lieux où il n'y a pas de tribunal de commerce, le rapport est fait au juge de paix de l'arrondissement.

Le juge de paix qui a reçu le rapport est tenu de l'envoyer, sans délai, au président du tribunal de commerce le plus voisin.

Dans l'un et l'autre cas, le dépôt en est fait au greffe du tribunal de commerce.

SOMMAIRE.

496. L'ordonnance de 1681 avait confondu les rapports avec les congés. Observations de la Cour de Rouen sur le projet du Code, imitant l'ordonnance. Leurs effets.
497. Obligation pour le capitaine, vingt-quatre heures après son arrivée au lieu de destination, de faire viser son registre. Motifs de cette formalité.
498. Et de faire son rapport. Pourquoi celui-ci n'est pas suppléé par le livre de bord ?
499. Caractère des énonciations que le rapport doit contenir.
500. Les articles 242 et 243 sont-ils applicables aux capitaines étrangers ? Dans quelles limites ?
501. Par qui et devant qui doit être fait le rapport ? Où doit-il être déposé ?
502. On peut suppléer à son insuffisance quant à l'observation du délai.
503. Effet de son expiration, sur le rapport ultérieur.
504. Effet de l'omission absolue de celui-ci.

496. — L'ordonnance de 1681, en considération du caractère des rapports de mer et de leur but relativement à l'intéret de l'État, les avait confondus avec les congés qui sont évidemment une matière purement administrative.

C'est ainsi que la commission du Code les avait envisagés. En consequence, les considérant comme appelés à prendre place dans le Code de la police maritime, elle avait omis dans le projet les dispositions devenues les articles 242, 243, 244 et 245 du Code.

Dans les observations qu'elle était appelée à fournir sur le projet, la Cour de Rouen signala avec énergie et le défaut de fondement de la confusion que faisait l'ordonnance, et l'erreur de la commission.

« On peut, disait-elle, ne pas s'occuper des congés, ils furent mal à propos accolés dans l'ordonnance avec les rapports; les congés, même vus politiquement, sont des passeports. Il appartient donc au gouvernement de régulariser cette partie administrative, de manière que le pavillon national soit assuré et respecté, de manière aussi que la fraude ne puisse se cacher sous ce voile.

« Mais il en est autrement des rapports. Ces actes-là intéressent bien moins le gouvernement que les commerçants, que tous ceux qui ont quelque relation avec le commerce maritime. Aussi doivent-ils trouver leur régime dans la loi projetée.

« En effet, les capitaines de navire sont des voituriers maritimes; à ce titre, ils sont dépositaires nécessaires de la fortune publique.

« Le transport qu'ils en font les expose eux, leurs équipages, leurs navires et leurs cargaisons à des événe-

ments plus ou moins considérables qui, par leur cause ou par leur nature, produisent des effets différents à l'égard des divers intéressés au navire ou à la cargaison; c'est une vérité reconnue dans le projet même, puisqu'il distingue telle avarie de telle autre, et puisqu'il donne à chaque espèce une vertu particulière.

« De là on doit pressentir la nécessité que les capitaines constatent les accidents qui leur surviennent pendant le cours de leur voyage, désignent les lieux où ils les ont éprouvés, indiquent les causes de ces accidents, rendent compte de la conduite qu'ils ont tenue à cette occasion, et des dommages visibles qui en sont résultés.

« Il est encore essentiel que les rapports soient déposés et affirmés au lieu de la destination, même au premier port où le capitaine abordera, afin de saisir la vérité dans son premier jet; car, c'est sur les rapports vérifiés, selon les besoins, que se règlent les droits et les risques de tous intéressés. »

Ces observations, qui donnèrent naissance aux articles 242, 243, 244 et 245, en exposent très clairement les motifs Nous n'avons donc plus qu'à rechercher le mode de leur exécution et les effets qui naissent de celle-ci ou de son défaut.

497. — Vingt-quatre heures après son heureuse arrivée au port ou en rade du lieu de sa destination, le capitaine doit faire viser son livre de bord. En admettant l'obligation, la section n'avait déterminé aucun délai, c'est le conseil d'État qui, conformément aux prescriptions de l'ordonnance de 1681, le fixa à vingt-quatre heures. Ce

délai court du moment où le navire a jeté l'ancre soit dans le port, soit dans la rade.

L'objet qu'on se proposait de cette formalité exigeait en effet qu'elle fût remplie dans le plus bref délai. Le livre de bord est en réalité le seul témoin qui puisse être utilement consulté sur certaines circonstances de la navigation. Il importait donc d'empêcher qu'on ne pût après coup en dénaturer ou en modifier les énonciations, suivant l'intérêt du moment. L'obligation de le faire viser dans les vingt-quatre heures répondait parfaitement à ce besoin.

Le visa du registre appartient à l'autorité qui doit le coter et parapher au départ. C'est donc à l'un des juges du tribunal de commerce, ou à défaut au maire ou à l'adjoint qu'il doit être demandé. C'est du consul, vice-consul ou agent français qu'il doit émaner, si le navire arrive dans un port étranger.

498. — Dans le même délai de vingt-quatre heures, le capitaine doit faire son rapport, la représentation du livre de bord ne dispense pas de faire le rapport par deux raisons, dit M. Locré : 1° parce que le rapport est plus étendu que le registre, car, dans celui-ci, le capitaine n'exprime que ce qui concerne sa comptabilité, le fait de sa charge et les résolutions prises pendant la traversée, au lieu que son rapport doit contenir tout l'historique de son voyage ;

2° Parce que le rapport, qui est ensuite vérifié, devient le contrôle du registre dans ce que celui-ci énonce. Ajoutons qu'à son tour le registre peut utilement servir à contrôler le rapport.

499. Les énonciations que le rapport doit contenir sont empruntées à l'ordonnance. Elles ont un triple objet : l'intérêt particulier du capitaine, celui de l'Etat, celui de la navigation.

C'est au premier point de vue, enseigne M. Locré, que la loi oblige le capitaine à déclarer le temps et le lieu de son départ, la route qu'il a tenue, les hasards qu'il a courus. Il importe en effet au capitaine d'établir qu'il a pris la route la plus directe et qu'il ne s'en est jamais écarté ; que les retards que son voyage a subis sont dus à une fortune de mer. Sa responsabilité serait gravement engagée s'il n'avait pas suivi la ligne droite, s'il était revenu sur ses pas, ou s'il s'était écarté à droite ou à gauche, enfin si les retards n'étaient imputables qu'à sa négligence.

C'est dans l'intérêt de l'Etat et dans celui de la navigation elle-même qu'on exige du capitaine de déclarer dans son rapport les désordres arrivés dans le navire et les circonstances remarquables de son voyage. La prudence peut l'avoir porté à fermer les yeux sur les excès commis par l'équipage et l'avoir empêché de les réprimer. Or l'intérêt public en exige la répression pour ne pas encourager les coupables et ceux qui seraient tentés de les imiter. L'indication contenue dans le rapport rendra cette répression facile, en mettant l'autorité en mesure de la poursuivre.

500. — On peut voir dans l'article 10 de l'ordonnance du 29 octobre 1833 ce que la loi entend par les circonstances remarquables dont le capitaine doit rendre compte. La plupart d'entre elles touchent si évidemment

à la police générale et à la sécurité de l'Etat, qu'on s'explique pourquoi l'ordonnance de 1681 et la première commission avaient considéré la disposition de notre article comme une loi de police et de sûreté. De là cette conclusion que Valin avait expressément enseignée, que l'obligation qu'elle créait était imposée aux capitaines étrangers comme aux capitaines français eux-mêmes.

Ce qui résultait de cette conclusion, c'est que les capitaines étrangers devaient s'adresser au président du tribunal de commerce, et, à défaut, au juge de paix ; que les rapports par eux faits devant les consuls de leur nation étaient insuffisants. On défendait donc par l'article 242 ce qu'on permettait aux capitaines français de faire par l'article 244.

Cette anomalie pouvait jeter du trouble dans nos relations commerciales avec les autres nations. Elle avait d'ailleurs provoqué de justes réclamations. Aussi était-elle repoussée en 1833 par une circulaire concertée entre les ministres de la justice et des affaires étrangères, prescrivant de considérer comme valables les rapports faits par les capitaines étrangers devant les consuls de leur nation.

Mais une circulaire ne peut abroger une loi, elle n'en est pas même l'interprétation législative ou judiciaire. Aussi le tribunal de Marseille, convaincu du caractère de l'article 242 et de son application aux capitaines étrangers, avait-il, par deux jugements, annulé le rapport qu'un capitaine américain avait fait devant le consul des Etats-Unis à Marseille, et condamné ce capitaine à supporter personnellement certaines avaries que son chargement avait éprouvées.

L'un de ces jugements étant appellable fut déféré à la Cour d'Aix. L'autre, étant rendu en dernier ressort, fut frappé d'un pourvoi devant la Cour de cassation.

Le 21 août 1845, la Cour d'Aix infirma le jugement du tribunal de Marseille, l'arrêt décide que les articles 242 et 243 ne doivent pas être appliqués aux capitaines étrangers; en conséquence, que les rapports faits par ceux-ci devant leur consul sont valables, alors surtout que dans leurs pays les capitaines français sont admis à faire le leur devant le consul français.[1]

Cet arrêt fut à son tour déféré à la Cour de cassation, qui fut dès-lors en mesure et en demeure d'opter pour l'un ou l'autre système.

Par deux arrêts du 23 novembre 1847, la Cour suprême se prononce pour la validité des rapports, et l'inapplicabilité des articles 242 et 243 aux capitaines étrangers. En conséquence, elle casse le jugement du tribunal de Marseille, et rejette le pourvoi formé contre l'arrêt d'Aix.[2]

Le système de la Cour de cassation s'écarte de l'avis de Valin sous l'empire de l'ordonnance, mais comme le faisait remarquer un arrêt de la Cour d'Aix, du 14 mars 1840, cet avis ne peut être suivi depuis la nouvelle organisation des pouvoirs en France, nos lois actuelles n'ayant transporté aux tribunaux de commerce aucune des attributions de police dont l'ordonnance investissait les anciennes amirautés.

Dans ce même arrêt de 1840, la Cour d'Aix consacre

[1] *J. D. P.*, 46, 2, 165.
[2] *J. D. P.*, 47, 1, 369.

une validité relative, elle n'accorde aux rapports faits par le capitaine étranger devant son consul que la même foi que celle que l'on reconnaît dans son pays aux rapports de nos capitaines devant le consul français. Il est certain, dit-elle, que s'il était établi que les rapports devant le consul français n'étaient pas acceptés dans le pays à la pleine décharge de nos capitaines, les tribunaux français ne dussent déclarer insuffisants ceux faits en France devant le consul de ce pays ; que si l'intérêt du commerce et les bonnes relations de peuple à peuple nous font une loi d'accorder aux étrangers ce qu'ils nous accordent à nous-mêmes, nous devons craindre aussi de nous montrer moins jaloux qu'eux de notre juridiction nationale.[1]

501. — Le rapport doit être fait par le capitaine en personne, il doit être rédigé avec d'autant plus d'exactitude et de soin qu'il va devenir la base des actions à exercer contre le capitaine, et des exceptions qu'il aura à opposer. Cette considération a nécessairement influé sur le choix de l'autorité appelée à le recevoir.

C'est au greffe du tribunal et devant le président qu'il doit être fait, il importe peu que le tribunal siégeant dans la localité soit un tribunal de commerce proprement dit, ou un tribunal civil jugeant commercialement. Le juge de paix n'est compètement appelé à recevoir le rapport qu'en l'absence de l'un et de l'autre.

Dans tous les cas, l'objet du rapport indiquait qu'il devait être conservé dans un dépôt public, pour être à la

[1] *J. D. P.*, 2, 1840, 79.

disposition de toutes les parties. C'est pourquoi l'article 243 prescrit qu'il soit déposé au greffe du tribunal par le président duquel il a été reçu. C'est également à ce magistrat que le rapport reçu par le juge de paix doit être transmis. Cette transmission, le juge de paix est tenu de l'effectuer immédiatement et sans délai au président du tribunal de commerce le plus voisin, qui en opère le dépôt au greffe.

502. — L'observation du délai prescrit par l'article 242 doit résulter des énonciations du rapport lui-même, mais il peut être suppléé à l'insuffisance de ces énonciations. Ainsi, la Cour de cassation décidait, le 3 juillet 1839, que l'observation de l'article 242 pourrait s'induire des documents et pièces que le capitaine produirait.[1]

Nous verrons, en nous occupant de l'article 247, l'autorité qui s'attache au rapport régulier du capitaine, il ne nous reste qu'à dire un mot des effets de l'inobservation des articles 242 et 243.

Cette inobservation peut être totale, comme si le capitaine a complètement omis de faire son consulat; partielle, si cette formalité n'a été remplie qu'après l'expiration du délai de vingt-quatre heures.

503. — Dans cette dernière hypothèse le rapport n'a pas l'autorité que sa régularité lui confère, mais les tribunaux sont libres de l'admettre et de le reconnaître sincère et obligatoire. Sans doute, il a été dans l'intention

[1] *J. D. P.*, 2, 1839, 370.

de la loi d'obliger le capitaine à agir dans les vingt-quatre heures, mais cette intention manque de sanction pénale, l'article 242 ne prononce pas la peine de nullité.

Dès-lors, tout ce qui peut résulter de son inobservation c'est que le rapport ne fera pas, de lui-même et de plein droit, foi de ce qu'il contient jusqu'à preuve contraire, on pourra le rejeter même en l'absence de cette preuve, mais les circonstances pourront amener un résultat contraire et autoriser les juges à l'admettre. C'est ce que la Cour de Rouen a expressément jugé le 26 décembre 1841.[1]

504. — L'omission absolue de tout rapport engagerait la responsabilité du capitaine, tout le dommage souffert par le navire et la cargaison serait réputé provenir de sa négligence ou de sa faute. Il en serait donc personnellement tenu, sauf la preuve de la force majeure résultant du livre de bord ou de tout autres documents produits par lui.

Mais cette omission n'engagerait nullement la responsabilité des propriétaires ou armateurs. Nous avons déjà rappelé sur ce point la jurisprudence des Cours d'Aix et de Bordeaux, ainsi que celle de la Cour de cassation.[2]

Donc le défaut de rapport, imputable au capitaine seul, n'oblige que lui. Avaries et déficit des marchandises seraient à sa charge personnelle, à moins qu'il ne fût certain, comme dans l'espèce jugée par la Cour d'Aix, qu'on ne dût les imputer au vice propre de la chose.

[1] *J. D. P.*, 2, 1842, 549.
[2] *Sup.*, n° 277.

ART. 244.

Si le capitaine aborde dans un port étranger, il est tenu de se présenter au consul de France, de lui faire un rapport, et de prendre un certificat constatant l'époque de son arrivée et de son départ, l'état et la nature de son chargement.

ART. 245.

Si, pendant le cours du voyage, le capitaine est obligé de relâcher dans un port français, il est tenu de déclarer au président du tribunal de commerce du lieu les causes de sa relâche.

Dans le lieu où il n'y a pas de tribunal de commerce, la déclaration est faite au juge de paix du canton.

Si la relâche forcée a lieu dans un port étranger, la déclaration est faite au consul de France, ou, à son défaut, au magistrat du lieu.

ART. 246.

Le capitaine qui a fait naufrage, et qui s'est sauvé seul, ou avec partie de son équipage, est tenu de se présenter au juge du lieu, ou, à défaut de juge, devant toute autre autorité civile ; d'y faire son

rapport, de le faire vérifier par ceux de son équipage qui se seraient sauvés et qui se trouveraient avec lui, et d'en lever expédition.

SOMMAIRE.

505. Obligation pour le capitaine qui aborde dans un port étranger de se présenter au consul et de faire son rapport.
506. Délai assigné à l'accomplissement de cette formalité.
507. Énonciations que doit renfermer le rapport.
508. Conséquences de son omission.
509. Caractère de la relâche forcée. Conséquences. Devoirs qu'elle impose au capitaine.
510. Autorité appelée à recevoir l'indication des causes de la relâche. Conséquences sur l'innavigabilité et la vente du navire.
511. Le rapport fait à l'étranger devant un notaire serait-il suffisant ?
512. Dans quel délai doit être faite la déclaration des causes de la relâche ?
513. Présomption qui naît de son omission. Caractère.
514. Devoirs imposés au capitaine, en cas de naufrage.
515. Délai dans lequel il doit être accompli.
516. Nécessité d'interroger l'équipage ou ceux qui se sont sauvés avec le capitaine. Pourrait-on le faire plus ou moins longtemps après le rapport ?
517. Objet du devoir fait au capitaine de prendre expédition de son rapport.

505. — Les voyages au long cours ont nécessairement pour destination un port étranger, dans lequel sera déchargée la marchandise prise au port du départ. Le retour peut indifféremment s'opérer soit pour un port français, soit pour un port étranger.

Dans tous les cas, et quelle que soit la destination du navire, il est bon, ainsi que nous venons de le voir, que le capitaine fasse devant l'autorité le récit de sa navigation et en explique la nature, les articles 242 et 243 règlent la forme qu'il doit suivre lorsqu'il arrive dans un port français.

L'article 244 règle les obligations du capitaine arrivant dans un port étranger ou en partant.

Il doit à l'arrivée se présenter au consul français, demander la constatation de l'époque de son entrée au port, de l'état et de la nature de son chargement, et lui faire son rapport.

506 — Les motifs qui faisaient exiger en France que le rapport fût fait dans les vingt-quatre heures, ne perdaient rien de leur gravité de ce que ce rapport devait se faire à l'étranger. Aussi a-t-on toujours considéré le délai de l'article 242 comme obligatoire dans l'hypothèse de l'article 244. C'est, au reste, ce qui a été depuis formellement prescrit par l'article 10 de l'ordonnance du 29 octobre 1833.

Cet article est même beaucoup plus explicite que le Code sur les énonciations du rapport. On peut se convaincre, en le parcourant, que les distances n'affaiblissent en rien la surveillance que l'État s'est réservée dans l'intérieur sur tout ce qui peut concerner la sûreté de la navigation et l'intérêt de l'État lui-même.

507. — Ainsi le capitaine doit déclarer : les nom, tonnage et cargaison du navire ; les nom et domicile de

l'armateur et des assureurs, s'il les connaît ; le port de l'armement ou celui d'où le navire est parti ; la route qu'il a tenue ; les relâches qu'il aura faites pour quelque cause que ce soit ; les accidents qui auraient pu arriver pendant la traversée ; l'état du bâtiment ; les avaries, les ventes de marchandises ou les emprunts qu'il aura pu faire pour les besoins du navire ; les achats de vivres et autres objets nécessaires auxquels il aurait été contraint.

L'ordonnance de 1833 ajoute : le rapport du capitaine doit énoncer en outre :

Les moyens de défense du bâtiment, l'état des victuailles existant à bord, la situation de la caisse des médicaments ;

Les écueils qu'il aurait découverts, ou dont il aurait rectifié le gisement, les vigies, phares, balises, tonnes qu'il aurait reconnus, ou dont l'établissement ou la suppression serait parvenu à sa connaissance ;

Les navires ou barques abandonnés qu'il aurait rencontrés, et les objets pouvant provenir de jets, bris ou naufrages qu'il aurait recueillis ou aperçus ;

Les flottes, escadres, croisières françaises et étrangères, les navires de tout genre suspects ou autres, les corsaires ou pirates qu'il aurait rencontrés, les bâtiments avec lesquels il aurait raisonné, les faits qui lui auraient été annoncés dans ces communications ;

Les changements apportés aux règlements de santé, de douane, d'ancrage dans les ports où il a relâché ; enfin, tout ce qu'il aurait appris qui pourrait intéresser le service public et la prospérité du commerce français.

508. — L'ordonnance de 1833 exige beaucoup d'autres choses dont nous n'avons pas à nous occuper. L'inobservation qu'en ferait le capitaine entraînerait contre lui une peine disciplinaire, et c'est dans cet objet que le consul doit la signaler aux ministres des affaires étrangères et de la marine.

Quant aux armateurs ou chargeurs, il est évident que l'omission du rapport, dans l'hypothèse de l'article **244**, aurait pour le capitaine des effets analogues à ceux que produirait l'inexécution de l'article **242**.

509. — Une relâche est toujours un fait grave dans la navigation d'un navire. En principe, le capitaine est obligé de suivre la route directe du point de départ à celui d'arrivée. Il serait présumé faire fausse route si, sans nécessité aucune, il entrait dans un port quelconque, fût-il sur sa route, sans y être autorisé par la charte partie.

Il serait donc responsable non-seulement du retard mis au voyage, du préjudice que le navire pourrait éprouver soit à l'entrée, soit à la sortie du port, des frais du séjour, mais encore du naufrage si, en déroutant, le navire rencontrait un écueil que la route directe devait lui faire éviter.

Il y a même mieux. Ce naufrage peut être occasionné par le simple retard. Il pourrait se faire, en effet, qu'il ne soit que le résultat d'une tempête, d'un ouragan qui a assailli le navire à une époque où, sans le temps perdu, il aurait pu être en sûreté dans le port de destination.

Cependant, une relâche peut être commandée par une nécessité invincible, une tempête, une poursuite de l'en-

nemi, une voie d'eau subite et imprévue, le manque de vivre ou d'eau ; en un mot, tout péril imminent, toute force majeure qui commanderait d'interrompre le cours de sa navigation légitimerait l'acte du capitaine et l'exonèrerait de la reponsabilité quant aux événements ultérieurs ou actuels.

On ne pouvait méconnaître ces éventualités ni refuser au capitaine la faculté de s'y soumettre. Il peut donc céder à la nécessité. Seulement, cette nécessité doit être réelle. Il faut que les parties intéressées soient mises à même de la vérifier, de la discuter. C'est pour arriver à ce résultat qu'on exige du capitaine la déclaration des causes de sa relâche.

510. — L'autorité appelée à recevoir cette déclaration est : en France, le président du tribunal de commerce d'abord, à défaut, le juge de paix ; à l'étranger, le consul ou agent français, à défaut, le magistrat de la localité.

De là cette conséquence que le consul ou le magistrat de la localité ont, pour les résultats ultérieurs de la relâche, les pouvoirs que les tribunaux de commerce ou le juge de paix exercent en France. Or, ces résultats peuvent n'être rien moins que l'innavigabilité du navire, soit que les avaries occasionnant la relâche ne puissent être matériellement réparées, soit que la dépense à faire dût excéder ou égaler presque la valeur du navire réparé. Dès-lors, toutes les formalités pour la constatation de l'innavigabilité et la condamnation du navire doivent être rempl es devant le consul ou le magistrat de la localité,

et la vente faite sur leur autorisation ne pourrait être querellée.[1]

511. — L'article 245 autorise-t-il le capitaine à emprunter à l'étranger le ministère d'un notaire de la localité, à défaut de consul ou de tout autre agent français ? L'affirmative ne pourrait être admise que si l'autorité du lieu avait formellement refusé son ministère. Il est évident que ce refus constituerait un cas de force majeure dont le capitaine ne pourrait supporter les conséquences. C'est ainsi que, dans son arrêt du 18 mai 1834, la Cour de cassation a fait résulter dans un cas semblable l'innavigabilité, et par suite la validité de la vente du navire de lettres écrites par le capitaine et par le lieutenant et de la déclaration des gens de l'équipage.

Mais on comprend que l'allégation par le capitaine d'un pareil refus ne suffirait pas. C'est là, en effet, un acte que l'usage invariable de la navigation rend peu vraisemblable. Il faudrait donc que cette allégation fût appuyée de documents qui en attesteraient la véracité, par exemple, des attestations des maisons françaises établies sur la localité, ou des capitaines européens ancrés dans le port.

En l'absence de documents de ce genre, on devrait imiter la Cour de Paris et juger, comme elle, que le rapport sur les causes de la relâche fait devant un notaire ne pourrait être accepté à la décharge du capitaine.[2]

[1] Cass., 5 avril 1839; *J. D. P.*, 2, 1839, 374.
[2] 8 avril 1839; *J. D. P.*, 1, 1839, 476.

512. — La déclaration des causes de la relâche doit être faite dans le plus bref délai. La nature des choses ne permettait pas d'en déterminer un, pas même celui de vingt-quatre heures.

D'une part, en effet, la relâche peut ne pas se prolonger jusque-là. Le capitaine est tenu de reprendre la mer dès que la cause qui a nécessité la relâche a cessé. Cependant, ne fût-il resté que quelques heures dans le port, il n'en est pas moins obligé à en déclarer les causes, c'est ce qui résulte de l'esprit de la loi, c'est ce qui s'induit formellement de l'article 12 de l'ordonnance du 29 octobre 1833.

D'autre part, le capitaine se devant tout d'abord à son navire et à sa cargaison, peut être tellement absorbé par les soins qu'exige leur sûreté, qu'il ne puisse s'acquitter dans les vingt-quatre heures de l'obligation de faire la déclaration qui lui est prescrite.

L'injustice d'une peine aussi grave que celle de la responsabilité, dans ce dernier cas, en a fait proscrire l'application. Il est donc admis, en jurisprudence, que le délai de l'article 242 ne devait être rigoureusement observé qu'au cas d'entrée spontané dans un port de destination, qu'il n'était pas prescrit pour les cas de relâche forcée ou de naufrage.[1]

513. — L'inobservation de la formalité prescrite par l'article 245 entraînerait, contre le capitaine, la présomp-

[1] Cass., 1er septembre, 1813 ; Rennes, 12 juillet 1816.

tion que la relâche a été volontaire et le constituerait en état de faute. Mais cette présomption céderait à la preuve contraire résultant de documents publics et incontestables, recueillis au moment même de la relâche.

Tels seraient, par exemple, le rapport fait par le capitaine constatant que le mouillage de son navire a eu lieu pour compléter ses vivres ; [1]

La déclaration par lui faite au bureau de la douane, et attestée par les employés de cette administration, qu'une voie d'eau s'était déclarée dans le navire. [2]

514. — Les devoirs imposés au capitaine arrivant à sa destination, ou relâchant devant un imminent danger, étaient plus pressants encore dans l'hypothèse d'un naufrage. Plus le sinistre est complet, plus ceux qu'il atteint devaient être mis à même d'en connaître les causes, de les apprécier, et de juger la conduite du capitaine. L'article 246, dit M. Locré, complète le système de précaution établi par les articles précédents, depuis et y compris l'article 242.

Le capitaine qui a fait naufrage et qui s'est sauvé seul ou avec partie de son équipage est donc tenu de se présenter devant le juge, ou, à défaut, devant l'autorité civile du lieu et de faire son rapport. Ce rapport doit contenir l'historique du voyage, la nature du péril que le navire a couru, les manœuvres ordonnées, les résultats. Ce rapport doit

[1] Rennes, 12 juillet 1816.
[2] Caen, 5 janvier 1845 ; *J. D. P.*, 1. 1845, 736.

être affirmé par les membres de l'équipage qui se sont sauvés et qui se trouvent avec le capitaine.

L'article 246 ne s'occupe pas nommément du naufrage à l'étranger. Mais il n'est pas douteux que dans son intention les formalités qu'il trace ne dussent être remplies devant le consul ou devant le magistrat de la localité. Au reste, ce point se trouve aujourd'hui réglementé par l'article 17 de l'ordonnance de 1833.

515. — Aucun délai n'a été et ne pouvait être assigné pour l'accomplissement du devoir imposé au capitaine. Ce que nous disions tout à l'heure du cas de relâche est surtout vrai dans l'hypothèse d'un naufrage. Le capitaine se doit tout entier à son équipage, à son navire, à sa cargaison. Il aurait tort de quitter la plage, tant qu'il peut raisonnablement espérer sauver quelqu'un ou quelque chose.

Mais ce devoir rempli, et dès son entrée dans un lieu habité, le capitaine doit se présenter immédiatement à l'autorité et faire son rapport. La preuve que telle est l'intention de la loi, c'est que l'article 246 appelle l'autorité civile elle-même à substituer le juge de paix du canton; ce qui annonce que l'obligation du capitaine ne comporte ni délai, ni retard.

516. — Le capitaine doit être accompagné des membres de l'équipage qui se sont sauvés et qui se trouvent avec lui. L'autorité qui reçoit sont rapport interroge également ces derniers, dont l'affirmation est essentielle pour la validité et la régularité du rapport.

Cette affirmation doit être instantanée. Celle qui serait recueillie plus tard serait insuffisante et nulle, à moins qu'il ait été impossible d'agir autrement. Par exemple, dans l'hypothèse prévue par Émerigon, un capitaine, s'étant présenté seul après la perte du navire et la dispersion de son équipage, n'a pu faire vérifier son rapport par personnne. Arrivé plus tard au lieu du reste ou de l'armement, il dépose l'expédition de son consulat non vérifié, puis il apprend la présence, dans la localité, de quelques-uns de ses marins; il les appelle devant le juge qui reçoit leur déposition.

La légalité de cette opération, son utilité, quelque intervalle qui la séparât du sinistre, seraient d'autant plus incontestables, que la loi ne l'exige pas. Le capitaine n'est pas tenu de faire vérifier son rapport lorsqu'il s'est sauvé seul du naufrage. Elle serait donc un surcroît de précaution attestant la bonne foi et la loyauté du capitaine.

517. — Le rapport du capitaine doit être déposé au greffe du tribunal de commerce du lieu de destination ou de l'armement. C'est pour opérer ce dépôt que la loi prescrit au capitaine de prendre expédition du procès-verbal qui a été dressé de sa déclaration, et qui remplace l'original. Cette expédition peut être requise à toute époque, car le capitaine peut se trouver actuellement dans l'impossibilité de faire face à la dépense qu'elle exige.

Il est vrai qu'il a été jugé que le capitaine peut, dans cet objet, valablement tirer sur son armateur. Mais la localité dans laquelle il se trouve peut rendre cette ressource illusoire.

Le capitaine qui n'a pas pris sur-le-champ l'expédition prescrite par l'article 246, peut donc se la procurer plus tard et la déposer au greffe du tribunal qui est appelé à statuer sur les conséquences du naufrage.

—

ART. 247.

Pour vérifier le rapport du capitaine, le juge reçoit l'interrogatoire des gens de l'équipage, et, s'il est possible, des passagers, sans préjudice des autres preuves.

Les rapports non vérifiés ne sont point admis à la décharge du capitaine, et ne font point foi en justice, excepté dans le cas où le capitaine naufragé s'est sauvé seul dans le lieu où il a fait son rapport.

La preuve des faits contraires est réservée aux parties.

SOMMAIRE.

518. Caractère de l'article et motifs de sa disposition.

519. Modification qu'il introduit à l'ordonnance de 1681. Ce n'est plus une simple déposition que la loi exige. Conséquences.

520. Devoirs du juge quant à l'interrogatoire de l'équipage.

521. Les passagers ne peuvent être interrogés que s'il y a possibilité de le faire. Dans quel cas cet interrogatoire est-il nécessaire ?

522. La vérification est exigée dans tous les cas où un rapport est fait. Exception unique que cette règle comporte.

523. Les autres preuves réservées par l'article 247 peuvent-elles suppléer à l'omission de la vérification ?
524. Effets de cette omission.
525. Le rapport non vérifié fait foi contre le capitaine.
526. Le capitaine contre qui on en exciperait ne pourrait opposer l'indivisibilité de l'aveu.
527. Le rapport dûment vérifié est admis à la décharge du capitaine. A quel titre ?
528. De quoi résulterait la preuve contraire ?
529. Mais il fait pleinement foi en faveur des tiers. Jamais contre eux. Conséquences.

518. — L'exécution des articles précédents avait été considérée comme tellement essentielle, qu'on avait cru devoir soumettre le capitaine à une pénalité particulière en cas d'omission.

En conséquence, la commission avait proposé d'inscrire dans le Code, immédiatement après l'article 246, une disposition portant : Toute contravention aux cinq articles précédents entraîne la destitution du capitaine et sa condamnation à une amende, qui ne peut être moindre que la moitié de son traitement.

Ce qui fit repousser cette proposition, c'est que les mesures proposées rentraient évidemment dans celles à régler par la loi générale de la navigation, qu'il convenait donc de les y renvoyer.

Mais cet article supprimé, il restait à régler le caractère et les effets que devait produire le rapport du capitaine. En principe, nul ne peut se créer un titre à lui-même, et le rapport est le fait exclusif du capitaine. Sans doute les nécessités de la navigation exigeaient qu'on dérogeât à ce principe. Mais cette dérogation comportait

toutes les précautions qu'on pouvait prendre en faveur des tiers.

De là, la disposition de l'article 247 exigeant, d'une part, l'interrogatoire de l'équipage et des passagers, s'il y a possibilité, et admettant la preuve contraire contre le rapport dûment affirmé.

519. — La vérification du rapport du capitaine était seulement autorisée par l'ordonnance de 1681. Il résultait de là, ainsi que l'atteste Valin, qu'on considérait comme suffisante la déposition faite par deux des principaux de l'équipage. Le texte de notre article ne permet plus de le décider ainsi. L'intention de prendre l'interrogatoire de tout l'équipage résulte de la volonté exprimée de soumettre les passagers eux-mêmes à cette formalité.

Toutefois, l'omission d'un interrogatoire général n'entraînerait pas la nullité du rapport, si d'ailleurs il est vérifié par la plus grande partie de l'équipage. C'est ce qui a été expressément décidé par la Cour d'Aix, le 13 mai 1834.

Ce n'est plus une simple déposition que la loi exige, l'article 247 veut que l'équipage soit interrogé. La mission du juge est donc d'instruire en quelque sorte sur les faits déclarés par le capitaine, d'en contrôler l'exactitude. Il peut dès-lors adresser d'office toutes les questions qu'il croira convenables dans ce but. Il le doit si les circonstances, si la tenue des comparaissants lui font craindre un acte de complaisance ou un concert frauduleux.

520. — Le texte de l'article 247 paraît plutôt conférer au juge une faculté qu'un devoir. Il n'en est pas

ainsi cependant. Dès qu'il est requis par le capitaine d'interroger l'équipage et les passagers, il ne saurait refuser de le faire. C'est là le complément du rapport aussi indispensable que le rapport lui-même. Jusque-là le capitaine, lié à l'égard des tiers, ne pourrait leur opposer le rapport. Or il est juste qu'il le puisse. Il ne peut donc pas se faire que le juge rende ce résultat impossible, en se refusant à interroger les témoins produits.

Ce qui est vrai, c'est que le juge n'est nullement obligé à rechercher, à réunir les membres de l'équipage ou les passagers, ce soin et celui de les conduire chez le juge appartiennent exclusivement au capitaine. Ce soin rempli, les témoins produits doivent être entendus.

521. — La loi n'admet l'interrogatoire des passagers que s'il est possible. On a compris que l'exigence absolue de cette formalité obligerait le capitaine à l'impossible dans bien des cas. A peine débarqués, les passagers se dispersent et s'empressent de regagner leur domicile qui, fût-il sur la localité même, peut être ignoré du capitaine. Aussi a-t-il été jugé que leur interrogatoire, toujours sauf la possibilité, n'était nécessaire que dans le cas de naufrage; que, lorsqu'il s'agit d'avaries aux marchandises occasionnées par fortune de mer, il suffisait de faire vérifier le rapport par l'interrogatoire de l'équipage.[1]

522. — L'obligation imposée par l'article 247 existe pour toutes les hypothèses dans lesquelles le capitaine est

[1] Rennes, 9 janvier 1821.

appelé à faire un rapport. Elle est donc générale et absolue. Elle ne comporte qu'une seule exception, à savoir, lorsque son exécution est impossible, par exemple, le cas où le capitaine s'est sauvé seul après naufrage.

523. — Quel est le véritable sens des expressions terminant le premier paragraphe de l'article 247 : *Sans préjudice des autres preuves ?*

Cette réserve, dit M. Locré, est évidemment en faveur du capitaine. Il pourra donc, si son rapport est contesté, en justifier l'exactitude par tous documents, par le livre de bord, par les procès-verbaux signés des principaux de l'équipage, enfin par d'autres témoins que ceux indiqués par la loi.[1]

La conclusion à tirer de ces prémisses, c'est que, quelque indispensable que soit la vérification par l'équipage et les passagers, elle peut être supplée par la preuve de la force majeure. A quoi bon, en effet, s'occuper de cette preuve, si cette vérification a été obtenue. Le rapport fait foi jusqu'à preuve contraire. Le capitaine n'a donc plus qu'à discuter le caractère et les effets de celle sur laquelle on s'appuierait pour détruire le rapport. Ce droit n'avait pas besoin d'être expressément reconnu, il était la conséquence forcée de celui de la libre et légitime défense.

L'appel fait par l'article 247 à toutes autres preuves ne peut donc être interprété que dans ce sens : L'omission de la vérification crée contre le capitaine une présomption de faute engageant sa responsabilité. Mais cette

[1] *Esprit du Code de commerce*, art. 247.

présomption cède devant la preuve contraire résultant des documents dont parle M. Locré, documents qui pourraient au besoin être confirmés par des témoins.

Mais plus l'omission de l'interrogatoire de l'équipage est extraordinaire, plus les tribunaux devront se montrer sévères sur le caractère de la preuve par laquelle on veut la remplacer et sur ses effets. Ainsi, nous comprenons qu'on ait jugé que le procès-verbal d'avaries produit par le capitaine contre les assureurs peut n'être pas considéré comme digne de foi, lorsqu'il n'a pas été vérifié par les gens de l'équipage à l'interrogatoire desquels il n'a pas été procédé et qu'il contient seulement la déclaration de personnes prétendant avoir vu du rivage se réaliser le sinistre.[1]

La Cour de Douai a été plus loin. Elle a décidé, le 28 mai 1845, que le capitaine répond du préjudice résultant de l'échouement volontaire du navire, bien que cet échouement ait eu lieu d'après délibération prise pour le salut commun, lorsque le rapport n'a été fait que plus d'un mois après l'événement, et qu'au lieu d'avoir été vérifié par l'interrogatoire des gens de l'équipage, il a été fait par le capitaine seul, et signé par le second et par un matelot seulement.[2]

Mais cet arrêt n'a été rendu que parce que la Cour constate en fait que l'échouement et la délibération qui en constatait le nécessité n'étaient dus qu'à l'insuffisance de la provision de charbon (il s'agissait d'un bateau à

[1] Rennes, 12 juin 1817.
[2] D. P. 45, 241.

vapeur), et qu'ils étaient dès-lors imputables à la négligence du capitaine.

Cet arrêt ne saurait donc être invoqué dans le cas d'une pure fortune de mer. La preuve du sinistre et de la force majeure exonèrerait le capitaine de toute responsabilité, c'est-à-dire qu'on admettrait dans l'hypothèse du défaut de vérification ce que la jurisprudence a consacré dans celle de l'absence du rapport lui-même, ou dans celle de l'omission des formalités tendant à constater l'innavigabilité.[1]

524. — Notre système n'est nullement affaibli de la disposition de notre article portant que les rapports non vérifiés ne seront point admis à la décharge du capitaine et ne feront point foi en justice. Cette prescription n'a d'autre conséquence que celle que nous venons d'indiquer, à savoir, l'obligation pour le capitaine de prouver la fortune de mer, la force majeure qui résulteraient en sa faveur d'un rapport régulièrement affirmé, de manière que, s'il est dans l'impossibilité de faire cette preuve, il demeurera personnellement responsable du préjudice, nonobstant les dires consignés dans son rapport.

525. — Celui-ci est donc, à défaut de vérification, considéré comme n'existant pas. Mais cette présomption n'atteint que le capitaine. Pour les tiers, le rapport, quelque irrégulier qu'il soit, ne fait pas moins preuve contre

[1] Cass., 1er septembre 1813; 11 mars 1834; 3 et 31 juillet 1839; Rennes, 24 août 1834; Bordeaux, 22 février 1844; Caen, 7 janvier 1845; D. P., 39, 1, 284 et 307, 45, 2, 31 et 51.

le capitaine de tous les faits qui y sont consignés. L'ordonnance du 6 juin 1748 ne permettait même pas au capitaine la preuve contre son contenu.

C'est que le rapport, reçu par une autorité publique, est, pour les faits contraires à celui qui les y consigne, un véritable aveu judiciaire. Or, aux termes du droit commun, un pareil aveu fait pleinement foi contre celui de qui il émane. Il ne pourrait être rétracté que dans les cas spécialement prévus par les lois.

526. — Mais l'aveu contenu dans le rapport diffère de l'aveu ordinaire, en ce qu'il est dans tous les cas divisible. L'indivisibilité en matière ordinaire n'est que la conséquence de l'inadmissibilité de la preuve testimoniale. Or, dans notre hypothèse, cette preuve étant de droit commun permet d'accueillir les présomptions, et quelle est celle qui pourrait être plus puissante que la déclaration du débiteur lui-même.

D'autre part, si le capitaine pouvait se prévaloir de l'indivisibilité du rapport, on lui permettrait d'éluder l'article 247, puisqu'on arriverait à admettre à sa décharge le rapport non vérifié. Or, la loi formelle à cet égard ne l'est pas moins sur le droit des tiers de prendre dans ce rapport tout ce qui peut leur être favorable. Ils seraient privés d'user de ce droit, si on pouvait leur opposer l'indivisibilité. La doctrine qui admettrait celle-ci, violerait donc doublement le texte et l'esprit de la loi.

527. — Le rapport dûment vérifié est admis à la décharge du capitaine et fait foi en justice, non pas, di-

sait Valin, comme un titre qui ne puisse être attaqué que par l'inscription de faux, mais comme une preuve juridique par témoins, qui ne peut être détruite que par une preuve contraire. C'est cette doctrine que le dernier paragraphe de l'article 247 a expressément consacrée.

Ainsi, toutes les fois que le capitaine, se fondant sur un rapport régulier, actionnera les armateurs ou chargeurs, ceux-ci pourront alléguer et prouver que ce rapport est contraire à la vérité. L'article 384 assure le même droit aux assureurs plaidant contre les assurés.

528. — La preuve contraire peut résulter des procès-verbaux du capitaine, rédacteur du rapport, ce qui indique l'utilité du livre de bord et la nécessité pour le capitaine de le représenter, ou du rapport et des procès-verbaux d'autres capitaines ayant couru les mêmes risques, ou de la déposition des autres gens de l'équipage, ou de la combinaison de certaines circonstances avérées démontrant la fausseté des faits contenus dans le rapport. L'appréciation de son caractère et de ses effets est laissée à la prudence du juge.

529. — La faculté de fournir la preuve contraire au rapport ne concerne que les chargeurs, armateurs ou assureurs agissant directement contre le capitaine et le soutenant responsable. Si, acceptant les faits consignés dans ce rapport, ils voulaient en faire peser la responsabilité sur un tiers, celui-ci trouverait, dans le rapport constatant implicitement ou explicitement qu'il est resté étranger au sinistre, un moyen péremptoire pour échap-

per à toute poursuite. En ce qui le concerne, la preuve testimoniale contre le rapport ne saurait être ni demandée ni ordonnée.

C'est ainsi que l'avait consacré la Cour d'Aix, par arrêt du 9 décembre 1836. Dans l'espèce, un navire s'étant perdu sur la rade d'Alger, les assureurs soutenaient que cette perte provenait de ce que le capitaine d'un navire de l'Etat avait fait couper le câble du navire naufragé. Mais le rapport du capitaine, fort circonstancié d'ailleurs et dûment vérifié, ne parlait pas de cette circonstance. En conséquence, sur l'exception tirée de ce silence, les assureurs demandèrent à en faire la preuve.

Cette demande, admise par les premiers juges, ayant été déférée à la Cour par l'appel du jugement interlocutoire réalisé avec celui du jugement définitif, fut repoussée par elle. L'arrêt, après avoir rappelé le silence que le rapport du capitaine avait gardé à cet égard et admis que ce capitaine n'aurait pu ignorer le coupement du câble, continue :

« Attendu que, dans les circonstances de la cause, le rapport devait être considéré comme faisant pleine foi contre les assureurs; qu'en effet ceux-ci n'agissant que comme représentant les assurés, aux droits desquels ils avaient été subrogés, n'avaient pas d'autres moyens de preuve que ceux réservés à ceux dont ils exerçaient les droits; qu'à ce titre, ils étaient non-recevables contre les tiers à prouver outre et contre le rapport vérifié du capitaine, leur mandataire. »

Le pourvoi dont cet arrêt fut l'objet fut rejeté par la Cour de cassation, le 2 juillet 1838. Cet arrêt se borne,

il est vrai, à déclarer que la Cour d'Aix, en jugeant en fait que la preuve contraire n'était pas recevable dans l'espèce, n'avait violé aucune loi. Mais l'honorable rapporteur, M. Brière de Valigny, avait été plus explicite. Voici ses judicieuses observations à l'appui du rejet :

« L'article 247, qui réserve aux parties intéressées la preuve des faits contraires à ceux consignés dans le rapport, suppose que c'est entre le capitaine et ceux auxquels il doit rendre compte que le débat s'élève. Il s'agit, en effet, dans l'article 247, de savoir si les rapports sont admis à la décharge du capitaine, et l'article, en disant que les rapports non vérifiés ne sont pas admis à la décharge du capitaine, réserve la preuve contraire aux parties intéressées. C'est donc entre le capitaine et ses commettants que l'article 247 admet la preuve contraire au rapport. L'article 384 s'applique au cas où la discussion s'élève entre l'assureur et l'assuré. Il autorise l'assureur à faire la preuve contraire des faits consignés dans les attestations ;

« Ces articles ne peuvent évidemment recevoir aucune application dans une espèce où il ne s'agit ni d'un débat entre le capitaine et les armateurs, ni d'un débat entre un assuré et un assureur, mais bien et uniquement d'une discussion où les armateurs qui ont éprouvé un sinistre, et les assureurs qui l'ont garanti, agissent de concert, dans un intérêt commun, contre un tiers que l'on veut faire déclarer responsable de ce sinistre. Dans ce cas, les rapports et attestations sont des documents dont ils excipent et qui, de leur part, ne peuvent être contredits.[1] »

[1] *J. D. P.*, 2, 1838, 333.

Ainsi le rapport du capitaine fait foi pleine et entière en faveur des tiers non intéressés au navire ou à la cargaison. Le silence qu'il garderait sur leur participation prétendue au sinistre exclurait toute action en responsabilité, excepté qu'on ne prouvât que ce silence est le résultat d'une collusion frauduleuse entre le capitaine et le tiers.

Par contre, le rapport ne saurait jamais faire foi contre les tiers. Ainsi, la déclaration qu'il contiendrait que le sinistre est le résultat du fait, de la faute ou de l'imprudence de tel ou de tel, ne serait qu'une pure allégation. Le tiers désigné n'aurait pas besoin de faire la preuve contraire. C'est à celui qui l'actionnerait en responsabilité qu'incomberait la charge de fournir la preuve directe des actes qu'il lui imputerait, et cette preuve ne saurait jamais résulter du rapport.

—

ART. 248.

Hors le cas de péril imminent, le capitaine ne peut décharger aucune marchandise avant d'avoir fait son rapport, à peine de poursuites extraordinaires contre lui.

ART. 249.

Si les victuailles du bâtiment manquent pendant le voyage, le capitaine, en prenant l'avis des prin-

cipaux de l'équipage, pourra contraindre ceux qui auront des vivres en particulier de les mettre en commun, à la charge de leur en payer la valeur.

SOMMAIRE.

530. Motifs qui ont fait introduire dans le Code de commerce l'article 248.
531. Quel est le rapport à l'intérêt du commerce que peut offrir la prohibition qu'il consacre ?
532. Exception que cette prohibition comporte. Devoirs du capitaine.
533. Obligation de celui-ci de veiller à l'approvisonnement du navire. Conséquences de son omission.
534. Tant que le voyage n'est pas terminé, le capitaine ne peut vendre les victuailles du navire. Exception que cette règle comporte.
535. Le capitaine peut acheter des victuailles en mer. Formalité qu'il doit remplir.
536. Il peut contraindre la mise en commun de celles embarquées par les passagers, à charge d'en payer la valeur.
537. Ce payement ne saurait être préalablement exigé.

530. — Les motifs qui ont fait consacrer l'article 248 ne sauraient être méconnus. Ils sont puisés dans un intérêt général de l'ordre le plus élevé.

On sait les exigences et les précautions qu'on a dû subir et prendre à l'endroit de la santé publique. Un navire, à son arrivée, est dans le cas d'être condamné à un isolement temporaire dont la durée est calculée sur l'état sanitaire du lieu qu'il a quitté et de ceux qu'il a pratiqué dans sa navigation. La détermination de cette durée dé-

pend donc de la connaissance que l'administration aura de ces diverses pérégrinations, et cette connaissance, elle la puisera précisément dans le rapport du capitaine.

Le déchargement avant ce rapport jetterait dans la circulation des marchandises plus ou moins suspectes, ou d'une provenance plus ou moins entachée. Il exposerait le pays à une de ces épidémies qui désolent si profondement les malheureuses contrées qu'elles ravagent.

On comprend dès-lors la poursuite extraordinaire dont parle notre article. On ne saurait être trop sévère pour celui qui, obéissant à un sordide intérêt, a osé infliger à un pays une pareille chance.

331. — En présence de ces motifs, il semblerait que la disposition de l'article 248 aurait pu être omise dans le Code et renvoyée à la loi générale sur la police de la navigation. C'est précisément ce que demandait M. Berlier. C'est ce qui fut admis pour la seconde partie de l'article projeté, portant : *S'il est prouvé que ce sont les propriétaires de la marchandise qui l'ont fait débarquer, elle sera confisquée.*

On considéra donc la première partie, devenue depuis l'article 248, comme se rapportant à l'intérêt commercial. Or, ce rapport ne peut être que celui-ci : si le déchargement occasionne la confiscation, la perte ou une avarie quelconque, le dommage qui en résultera sera à la charge personnelle du capitaine, à moins qu'il ne prouvât que le déchargement a été demandé ou consenti par le propriétaire, bien entendu que cette preuve, qui l'exonèrerait de toute responsabilité envers le propriétaire, ne pourrait

jamais être un obstacle à la poursuite extraordinaire qu'il aurait encourue par la violation de l'article 248.

532. — Le déchargement avant le rapport n'est permis qu'en cas de péril imminent ; que si on ne pouvait sans danger laisser plus longtemps les marchandises à bord du navire.

Mais, dans ce cas, le capitaine est tenu d'en avertir l'administration et d'obéir aux mesures de précaution que celle-ci croirait devoir ordonner, notamment de faire transporter les marchandises dans les locaux qui seraient désignés.

533. — L'approvisionnement du navire est un devoir imposé au capitaine avant le départ. Ce devoir doit être rempli largement, car, en matière de navigation, la prudence ne permet pas un trop strict calcul, il faut faire la part des chances que le navire peut être exposé à subir.

L'omission de ce devoir engagerait la responsabilité du capitaine. Sans doute, le besoin de pourvoir aux victuailles légitimerait une relâche. Mais si ce besoin n'était que la conséquence de l'insuffisance de l'approvisionnement fait par le capitaine avant le départ, les frais de la relâche et le préjudice dont elle aurait été l'occasion resteraient à sa charge personnelle.

534. — Tant que le voyage n'est pas terminé, le capitaine ne peut vendre les victuailles du navire ; ce qui, aujourd'hui, constitue d'après les probabilités un superflu, peut devenir demain une indispensable nécessité ;

perdre de vue cette possibilité serait une faute grave.

Cependant cette règle doit être conciliée avec les lois de l'humanité et les obligations morales qui lient les marins les uns envers les autres. En conséquence, si le capitaine rencontrait en mer un navire dépourvu de vivres, il pourrait et devrait venir à son secours, et lui céder au moins une partie de son superflu. Toutefois, et même dans ce cas, la prudence lui fait un devoir de consulter son équipage et de dresser procès-verbal de son avis. Ce procès-verbal doit être signé par ceux qui ont concouru à la résolution qu'il constate.

535. — Le capitaine dont le navire manque de victuailles, et qui trouve l'occasion d'en acheter en mer, ne doit pas hésiter à utiliser cette occasion. Certainement il ne pourra, dans ce cas, demander ni obtenir l'autorisation prescrite par l'article 234, mais on ne saurait lui en faire un reproche. Cette formalité ne peut être remplie que dans un port, et on ne pourrait exiger que le capitaine et son équipage mourussent de faim avant d'atteindre à ce port.

Tout ce que le capitaine a à faire en pareille occurence, est de faire constater par les principaux de l'équipage l'urgence de l'achat, qui serait dès-lors parfaitement régulier et obligatoire pour les propriétaires ou armateurs. Le prix de cet achat constituerait une créance privilégiée et prendrait rang au numéro sept de l'article 191.

536. — Dans tous les cas, le capitaine a le droit d'exiger des passagers la mise en commun des victuailles

qu'ils peuvent avoir embarquées pour leur compte particulier, il est évident que cette ressource, en cas de pénurie ou de défaut de victuailles, devait être consacrée dans l'intérêt des passagers mêmes. Que deviendraient-ils si, exténués par la faim, les hommes de l'équipage ne pouvaient plus se livrer aux manœuvres que commandent la direction et la sûreté du navire?

En pareille matière, la loi ne pouvait prévoir qu'une seule difficulté, à savoir, celle que ferait naître la question de l'opportunité de la mesure; elle confie la solution de cette question au capitaine et aux principaux de l'équipage.

La décision prise dans les formes prescrites, toute résistance ultérieure serait irrationnelle, injuste, odieuse même. Le capitaine devrait en contraindre l'exécution.

537. — Son unique obligation est de payer la valeur des victuailles que chaque passager fournirait. Mais, quoiqu'il s'agisse d'une véritable expropriation, la loi n'a pu entendre que ce payement fût préalable. Le capitaine pourrait se trouver hors d'état d'y suffire. Il peut donc être retardé jusqu'à l'arrivée au lieu de la destination. A son tour, la créance des passagers serait privilégiée sur le navire, elle prendrait également place dans le numéro sept de l'article 191.

—

TITRE V.

De l'Engagement et des Loyers des matelots et gens de l'équipage.

—

ART. 250.

Les conditions d'engagement du capitaine et des hommes d'équipage d'un navire sont constatées par le rôle d'équipage ou par les conventions des parties.

ART. 251.

Le capitaine et les gens de l'équipage ne peuvent, sous aucun prétexte, charger dans le navire aucune marchandise pour leur compte, sans la permission des propriétaires et sans en payer le port; s'ils n'y sont autorisés par l'engagement.

SOMMAIRE.

538. Qualité requise pour pouvoir faire partie de l'équipage d'un navire. Objet et caractère de l'inscription maritime.
539. L'engagement des gens de mer est régi, quant à sa durée, par l'article 1780 du Code Napoléon.
540. Modes d'engagements admis par l'ordonnance de 1681. Caractères de chacun d'eux.

541. Ont été maintenus par le Code de commerce. Nature de l'action qu'ils créent.
542. Comment ils doivent être établis. Doctrine de l'ordonnance sur la foi due au serment des matelots. Pratique contraire.
543. Système du projet primitif du Code, remplacé par la disposition actuelle.
544. Foi due au rôle d'équipage. Les salaires qui y sont mentionnés ne peuvent être diminués hors la présence et sans le concours du commissaire des classes.
545. En l'absence du rôle d'équipage, l'engagement se prouve par la convention ou par l'usage.
546. Obligations du capitaine pour les engagements qu'il serait dans la nécessité de faire en cours de voyage.
547. Conséquences de l'engagement régulier. Devoirs qu'il impose aux matelots. Exceptions dispensant de son exécution.
548. Y a-t-il changement de voyage dans la substitution de navire, du capitaine, ou de l'un et de l'autre ?
549. Le capitaine et les gens de l'équipage ne peuvent rien charger sur le navire sans en payer le fret.
550. Législation ancienne sur l'*ordinaire* ou la *portée* des matelots. Conséquences de l'ordonnance de 1681. Contrat de pacotille.
551. Système du Code. De qui doit émaner la permission de charger ?
552. Le *port permis* peut être racheté par l'armateur. Conséquences.
553. Nature et caractère du contrat de pacotille. Ses effets.
554. Peut-on prélever, avant partage, le montant de la prime d'assurance ?
555. Obligations du preneur.
556. Qui doit supporter le fret, en cas d'insuffisance du port permis, eu égard à l'importance de la pacotille ?
557. La marchandise chargée au-delà du port permis ou sans port permis peut-elle être confisquée ?
558. Faculté pour les gens de mer d'embarquer sans payer le fret des marchandises dans leur coffre.

538. — L'équipage d'un navire est composé par le capitaine préposé à sa direction. Mais son choix est nécessairement restreint aux personnes inscrites dans un des quartiers maritimes de la France. Les étrangers ne peuvent y être admis que dans une proportion déterminée.

L'idée de l'inscription maritime était naturellement inspirée par la profession qu'il s'agissait de réglementer. On ne pouvait pas exiger des matelots les études et les connaissances imposées aux capitaines et aux autres officiers. Mais l'intérêt général faisait un devoir de suppléer aux uns et aux autres par l'expérience pratique. Il fallait donc que ceux qui s'étaient voués à cette pratique pussent être facilement distingués, puisque c'est à leur capacité que devait être confiées nos marines militaire et marchande.

Aussi l'inscription maritime remonte-t-elle en France à la naissance de la navigation. C'est elle que Louis XIV organisa avec le soin le plus minutieux lorsque, mû par le véritable intérêt du pays, il projeta de tirer notre marine de l'état d'avilissement dans lequel elle était tombée.

Notre matière ne comporte pas l'examen de son institution, des conditions qu'elle exige, des effets qu'elle produit. Nous nous bornons, dès-lors, à renvoyer à la législation qui l'a organisée et réglementée.[1]

En principe, il est certain que l'inscription maritime

[1] Ordonn. de 1689, 1778, 1784 ; loi des 31 décembre 1790, 7 janvier 1791 et 3 brumaire an IV ; arrêté du Directoire du 21 ventôse an IV ; des Consuls, des 7 vendémiaire an IX, 7 floréal an VIII, tit. 3 ; 14 fructidor an VIII ; 3 germinal an XIII ; ordonn. du 11 octobre 1836.

viole quelque peu les droits des citoyens et la liberté d'industrie Mais elle était la condition sans laquelle toute marine devenait impossible, et dès-lors l'intérêt public ne permettait pas d'hésiter. D'ailleurs, cette rigueur a été l'origine de grands avantages, et l'on peut dire avec vérité que, depuis l'ordonnance de 1689, l'inscription maritime est devenue un véritable contrat synallagmatique entre l'État, les matelots et leurs familles même, par les faveurs qu'elles sont dans le cas de retirer de l'engagement d'un de leurs membres.

539. — C'est sous l'influence de la pensée dont le législateur de 1689 s'inspirait, que le Code de commerce a basé ses dispositions à l'endroit des loyers des matelots, dispositions qui concernent en général le capitaine lui-même, toutes les fois qu'il n'est pas en opposition directe avec le reste de l'équipage.

L'engagement des gens de mer est, comme toutes les prestations personnelles, régi par l'article 1780 du Code Napoléon. Il ne peut même, dans certaines circonstances, dépasser certaines limites. C'est ainsi que, dans son titre 8, l'ordonnance de 1689 prohibait pour les colonies tout engagement de plus de seize mois; c'est ainsi que la loi du 2 octobre 1783 fixe à un an la durée des engagements pour la pêche. L'engagement à vie, constituant une servitude personnelle contraire à l'ordre public, ne pouvait pas plus être tolérée en droit commercial que dans le droit commun.

Cependant, hors les cas exceptionnels que nous venons d'indiquer, la loi n'a rien déterminé quant à la du-

rée de l'engagement des gens de mer. Elle ne pouvait à cet égard que s'en référer à la volonté des parties, sous le bénéfice consacré par l'article 1780 du Code Napoléon. A défaut de stipulation, l'engagement n'est censé contracté que pour le voyage que le navire va entreprendre, lequel, à moins de convention contraire, comprend l'aller et le retour.

540. — Ce qui doit être déterminé, c'est le caractère de l'engagement. L'ordonnance de 1681 en distinguait quatre sortes :

1° L'engagement au voyage. Cet engagement consiste, de la part du matelot, à promettre son service à bord, pendant le voyage que le navire va entreprendre, moyennant un salaire fixe et déterminé. Cet engagement constitue un contrat aléatoire. Les salaires étant calculés sur la durée probable et ordinaire du voyage, restent invariables, soit que le voyage ait été accompli dans un temps moindre, soit qu'il se soit prolongé au-delà de toute prévision.

Ce qui est certain, c'est que la première chance ne se réalisera guère. Il est permis de croire, ne effet, qu'obéissant à un intérêt manifeste, l'armateur établira ses prévisions sur une durée telle qu'il sera impossible d'espérer et de réaliser une traversée plus courte. Ce qui arrivera donc le plus souvent, c'est que le voyage se prolongera au grand détriment du matelot. Aussi Valin atteste-t-il que cet engagement ne se contractait plus de son temps, ou que, du moins, il était fort rare ;

2° L'engagement au mois. Celui-ci, comme le précé-

dent, est contracté pour tout le voyage. Il en diffère seulement en ce que, au lieu d'une somme déterminée à forfait, les loyers des matelots sont payés à tant par mois, quelle que soit d'ailleurs la durée du voyage. Mais l'échéance du mois n'amène pas la fin de l'engagement et la possibilité de le faire résilier. Le matelot est obligé de servir pendant tout le voyage, sauf à être payé du nombre de mois consommés ;

3° L'engagement au profit. Dans cet engagement, le matelot n'a d'autres loyers qu'une part déterminée dans les profits que le navire réalisera. Cet engagement est moins un contrat de louage, qu'une association en participation. Aussi n'est-il usité que dans les armements pour la course ou pour la pêche ;

4° Engagement au fret. Celui-ci a le même caractère que le précédent, sauf que l'objet à partager est, non plus le profit de l'expédition, mais le fret que gagnera le navire. Il est donc de l'essence de ce contrat que la quotité de ce fret soit incertaine au moment du départ. Il ne se réalisera donc que dans la navigation au cabotage, dans laquelle le navire est destiné à visiter plusieurs pays, dans chacun desquels il déchargera des marchandises et pourra en charger de nouvelles.

541. — Ces divers modes d'engagement sont consacrés par le Code, ainsi que le prouvent diverses dispositions de notre titre. En conservant leurs effets, ils n'ont rien perdu de leur caractère. Les deux premiers, constituant le contrat de louage d'œuvres et d'industrie, créent,

en faveur des matelots contre le propriétaire du navire, l'action *ex locato* et l'action *exercitoire*.

Celle qui naît des deux derniers est l'action *pro socio*. Il résulte de là cette conséquence importante que la part dans le profit ou dans le fret attribuée au matelot n'a jamais appartenu au capitaine ou au propriétaire ; qu'elle ne saurait donc, sous aucun prétexte, être saisie ni exécutée par les créanciers personnels de l'un ou de l'autre.

542. — L'existence de ces divers modes d'engagement imposait le devoir d'exiger une preuve écrite du traité intervenu entre le capitaine et le matelot. Comment déterminer autrement la nature de l'engagement, la quotité des loyers, ou celle de la part accordée dans le profit ou sur le fret. Ce devoir, l'ordonnance de 1681 l'avait rempli. Mais elle avait déclaré qu'en l'absence de toute convention, les matelots en seraient crus à leur serment.

Les dangereux effets que cette disposition pouvait entraîner pour les propriétaires ou armateurs avait donné naissance à une pratique qui l'avait en quelque sorte annihilée complètement. On appelait à suppléer à la preuve écrite d'abord l'usage des lieux, usage, dit Valin, qui avait tellement force de loi, que ni le propriétaire, ni le maître, ni les gens de l'équipage ne sont pas recevables à proposer aucune convention contraire, si elle n'est prouvée par écrit.[1]

C'était ensuite le rôle d'équipage, si le matelot avait passé la revue. De telle sorte, ajoutait Valin, que par ces

[1] Art. 1er, titre *des Loyers des matelots*.

divers arrangements, on peut dire qu'il n'y a plus, en quelque sorte, de cas où le matelot doive, suivant notre article, être cru sur son serment. C'est le rôle d'équipage ou l'usage qui sert à décider toutes les contestations qui peuvent s'élever sur les conditions de l'engagement tant des matelots à l'égard du maître, que le maître lui-même avec le propriétaire du navire.[1]

543. — Autant valait faire disparaître de la loi une prescription que les mœurs commerciales avaient si unanimement repoussée. Tel ne fut pas cependant l'avis de la commission première du Code. Elle proposait seulement, au lieu de : *Les matelots en seront crus à leur serment ;* de dire : *L'affirmation des matelots peut* ÊTRE *admise*. Mais, quoique convertissant en une simple faculté ce que l'ordonnance prescrivait comme une obligation, la proposition n'en fut pas moins rejetée sur les observations des cours et tribunaux.

544. — Le Code s'en réfère donc, pour constater l'engagement des gens de mer, en première ligne, au rôle d'équipage, et c'était rationnel. Ce rôle est rédigé par un fonctionnaire public qui n'y inscrit les conditions de l'engagement qu'après s'être assuré de l'accord des parties intéressées par une comparution et un interrogatoire. Il devait donc avoir les effets d'un acte public, comme il en a tous les caractères.

La foi qui lui est due est poussée à tel point qu'on ne

[1] *Ibid*

saurait exciper contre les matelots des modifications qu'ils auraient ultérieurement consenties, fussent-elles constatées par écrit. L'état de dépendance dans lequel se trouve le matelot vis-à-vis du capitaine ou du propriétaire a fait craindre un abus d'influence, et on n'a dû voir dans ces modifications portant sur le taux des loyers qu'une violence morale à laquelle le matelot n'a pas cru devoir et pouvoir résister.

Il importerait peu que la contre-lettre fût antérieure ou postérieure au rôle d'équipage. Elle serait radicalement nulle et sans effets, par cela seul qu'elle n'aurait pas été consentie devant le commissaire des classes, et que sa teneur n'aurait pas été inscrite sur le rôle d'équipage.

Mais il n'en serait pas ainsi de l'augmentation des loyers consentie par le capitaine ou le propriétaire. La preuve écrite qu'en fournirait le matelot lui en assurerait le profit dans tous les cas.

545. — Il est difficile, en l'état de la législation, de prévoir l'absence du rôle d'équipage. Toutefois ce cas se réalisant, comme si des difficultés sur les conditions et la nature de l'engagement s'élèvent entre les parties avant la revue du commissaire des classes et la confection du rôle d'équipage, on doit s'en référer aux conventions.

Mais, malgré le silence gardé par l'article 250, cette convention doit être écrite. A défaut, ce ne serait ni sur la preuve testimoniale, ni sur l'affirmation du propriétaire, que la difficulté serait résolue. On devrait s'en référer souverainement à l'usage de la localité, tant pour la nature de l'engagement que sur le *quantum* des loyers.

Le commissaire des classes est évidemment en position d'attester cet usage que la notoriété publique pourra certifier au besoin.

Ainsi le rôle d'équipage, la convention ou l'usage, telles sont les bases auxquelles la loi permet de recourir. La protection dont elle a voulu, à juste titre, entourer les matelots, ne permet pas d'en adopter d'autres.

546. — Le capitaine peut, en cours de voyage, se trouver dans la nécessité d'engager des matelots soit pour renforcer son équipage, soit pour remplacer les malades ou déserteurs. L'ordonnance de 1833 règle la forme et la constatation de ces nouveaux engagements.

Si le capitaine se trouve dans une localité où il y a un consul français, il doit se présenter au consul avec les matelots qu'il veut engager ; celui-ci, après s'être enquis des conditions, interpelle les parties de déclarer si elles sont bien d'accord, et, en cas d'affirmative, il inscrit la convention sur le rôle d'équipage.

Si l'engagement a eu lieu dans un pays où la France n'a aucun représentant, le capitaine est tenu de se présenter au consul du premier port auquel il touchera, et d'y remplir les mêmes formalités.

Il peut se faire, dans cette hypothèse, qu'il y ait désaccord sur le prix convenu. L'article 41 de l'ordonnance ne permet pas au consul de trancher le différend, il doit essayer de concilier les parties. S'il ne peut y parvenir, il dressera procès-verbal de leurs dires respectifs, sauf à chacune d'elles à se pourvoir devant le tribunal compétent.

547. — L'engagement régulièrement contracté est obligatoire pour toutes les parties. Le devoir imposé au capitaine d'accomplir le voyage pour lequel il s'est engagé est commun à tous les gens de l'équipage.

Ceux-ci doivent donc se rendre sur le navire au jour indiqué pour travailler à son équipement et chargement; si rien n'a été stipulé à cet égard, ou si le chargement doit être effectué par l'affréteur, ils sont tenus de se rendre à bord au premier signal leur annonçant que le navire est prêt à faire voile.

Ce devoir ne comporte qu'une exception, à savoir, un empêchement de force majeure, tel qu'une maladie ou une infirmité survenue depuis l'engagement et de nature à empêcher le matelot de naviguer. La constatation de l'une ou de l'autre amènerait la résiliation, et obligerait le matelot à restituer les avances qu'il aurait pu recevoir.

L'article 63 de l'ordonnance de Wisbuy assimilait à la force majeure le mariage, l'acquisition d'un navire ou la réception de la maîtrise avant le départ. Aucun doute n'est aujourd'hui permis quant aux effets du premier. Le mariage contracté après l'engagement ne saurait en légitimer la résiliation.

M. Boulay-Paty estime que, dans les deux derniers cas, on devrait encore excuser le matelot et le dispenser de tenir ses engagements, à condition qu'il présenterait un remplaçant. M. Dalloz a peut-être raison de trouver cette doctrine peu conforme à la rigueur de l'article 1134 du Code Napoléon. Mais, d'une part, la faveur qui s'attache à la transmission des navires et les convenances pour le grade de capitaine; de l'autre, le défaut absolu

d'intérêt de la part du propriétaire nous paraissent devoir l'emporter et faire consacrer l'opinion de M. Boulay-Paty.

Dans tous les cas, les gens de mer ne peuvent être obligés de faire un voyage autre que celui pour lequel ils se sont engagés. Dès-lors, le changement dans la destination du navire serait pour eux le moyen de faire résilier leur engagement. Cette doctrine, enseignée par Émérigon, était sanctionnée par le Parlement d'Aix, le 20 mai 1784.

548. — Mais on ne saurait rencontrer le changement de voyage dans le fait qu'un autre navire a été substitué à celui primitivement désigné, ou qu'on aurait remplacé le capitaine. Quoique directement engagés par le capitaine, les matelots n'en ont pas moins réellement traité avec les propriétaires. Ils ne pourraient légalement se prétendre libérés de leur obligation, parce qu'il a plu à ceux-ci d'user de la faculté que leur accorde l'article 218, ou parce que l'innavigabilité accidentelle du navire, ou la nécessité de fortes réparations devant empêcher ou retarder son départ les forcerait d'en choisir un autre.

Cette doctrine, que Pothier enseignait, a été unanimement admise. Mais on ne peut, selon nous, être de son avis lorsqu'il soutient que le changement simultané du navire et du capitaine constitue le changement de voyage. Il n'y a, à l'admettre ainsi, aucun motif plausible. Le changement simultané ne peut en rien influer sur le caractère du contrat, sur la nature de l'engagement. Cette simultanéité, d'ailleurs, peut n'être que le résultat de la faute du capitaine, dont l'incurie ou l'incapacité aura mis

le navire dans l'impossibilité de faire le voyage. Doit-on, dès-lors, forcer l'armateur, sous peine de voir l'équipage se disperser, de conserver un capitaine qui a déjà si gravement trompé sa confiance ?

549. — Les gens de mer, quel que soit le mode de leur engagement, n'ont à prétendre que le salaire stipulé. Ils ne peuvent notamment charger sur le navire aucune marchandise pour leur compte sans la permission du propriétaire et sans en payer le fret, s'ils n'y sont autorisés par l'engagement. Déjà l'article 239 en a fait la prohibition au capitaine voyageant à profit commun. L'article 251 la rend générale et absolue dans tous les autres cas.[1]

550. — Avant l'ordonnance de 1681, et dans les premiers temps, les loyers des matelots ne consistaient que dans la faculté de charger une certaine quantité de marchandises. Cette faculté constituait ce qu'on appelait *l'ordinaire* ou la *portée* des matelots. Mais il arriva ce qu'il était facile de prévoir. Chacun ne songeait qu'à donner à sa *portée* le plus de consistance possible, et la place dans le navire ne manquait que pour le propriétaire.

On songea d'abord à réduire ce droit, en payant aux matelots une certaine partie de leurs salaires. Mais comme on ne donnait qu'une somme modique, l'abus fut loin de s'éteindre, il acquit même des proportions telles, qu'au témoignage de Valin plusieurs armateurs et propriétaires avaient renoncé à la navigation pour se soustraire à ses effets.

[1] *Inf.*, n° 715.

On en vint donc à supprimer *l'ordinaire* pour tous les matelots, au moyen de gages pleins qui leurs furent accordés, c'est ce dernier usage que l'ordonnance de 1681 consacra.

Ce qui résulta de celle-ci, c'est que cette suppression devint définitive pour les matelots et officiers inférieurs. Mais les officiers majors et le capitaine parvinrent à l'éluder facilement, en stipulant la faculté de charger une certaine quantité de marchandises. Cette faculté, désignée sous la qualification *de port permis*, succéda à *l'ordinaire* ou *portée*.

Les conséquences de l'un et de l'autre furent entre autres la création du contrat de pacotille. Les matelots, ne pouvant le plus souvent utiliser pour leur compte la faculté de charger avec exemption de fret, s'adressaient à des tiers qui leur fournissaient la marchandise qu'ils étaient chargés de vendre, et sur le profit de laquelle ils retiraient une part déterminée et qui s'élevait le plus souvent à la moitie.

Valin reconnaît que la pacotille est moins dans l'intérêt du commerce que dans celui des gens de mer. Aussi, et malgré les inconvénients graves qui en résultaient, l'usage s'en maintint sous l'ordonnance, car c'était l'objet unique du *port permis*, dont elle consacrait la faculté.

551. — La disposition de l'ordonnance a été insérée dans l'article 251. Ce qui contribua à ce résultat fut le désir de conserver l'usage des pacotilles qui, disait-on au conseil d'Etat, tout abusif qu'il puisse être, a prévalu

dans la pratique. Aussi ne fit-on plus une condition essentielle de la stipulation dans l'engagement. En l'absence de cette stipulation, la faculté de charger peut résulter de la permission des propriétaires.

Les termes de l'article indiquent que si le navire appartient à plusieurs, la permission n'est valable et ne dispense de payer le fret que si elle émane de la majorité ou de celui qui la présente. Malgré le silence garde sur la forme, il n'est pas douteux que cette permission ne peut être prouvée que par écrit. La preuve testimoniale entraînerait de trop graves abus dans cette matière où, le fait du permis de charger acquis, il resterait à déterminer à quelle nature, à quelle quotité de marchandises on devait l'appliquer.

552. — Le port permis, alors même qu'il est stipulé dans l'engagement, peut être racheté par l'armateur au moyen d'une indemnité en faveur de celui qui se l'est réservé, par exemple, un droit de commission devant en tenir lieu.

Le capitaine qui a accepté cette commission, dont il a été payé, n'a rien pu charger sur le navire, c'est ce qui a été très rationnellement décidé par arrêt de Rennes, du 8 septembre 1815.

553. — Aujourd'hui comme autrefois, le port permis devient très souvent l'occasion du contrat de pacotille. Ce contrat, essentiellement commercial, peut être prouvé de la même manière que les autres conventions de ce genre. Il est réglé par les principes de l'association ou de la

commission, suivant le caractère que lui affectent les parties.

Le contrat de pacotille est une véritable association, lorsque le preneur a mission de vendre les marchandises sur lesquelles il doit recevoir une part du profit de la vente, soit que leur valeur doive être distribuée au lieu de leur réalisation, soit qu'elle serve à acheter le chargement de retour. Dans cette dernière hypothèse, c'est l'excédant du produit de la revente, eu égard à la valeur de la marchandise de l'aller, qui constitue le bénéfice commun.

Dans l'un et l'autre cas, le partage s'opère de la manière que voici : Sur le prix total de la vente, on prélève le capital représentant les marchandises remises par le donneur ; on prélève ensuite les frais occasionnés pour la conservation et pour la mise à bord soit à l'aller, soit au retour. L'excédant se divise dans les proportions convenues entre le donneur et le preneur.

554. — La prime d'assurance que le premier aurait consentie n'entre pas de plein droit dans les frais devant être prélevés avant partage, la raison en est fort simple. L'assurance ne conserve jamais que le capital lui-même, dès-lors elle ne profite en rien au preneur, dont les droits se réduisent à une part dans le profit. Il ne serait donc pas juste de le faire contribuer à une dépense qui ne pouvait jamais avoir pour lui une utilité quelconque.

L'assurance resterait donc exclusivement à la charge du donneur, à moins qu'il n'eût été stipulé dans la convention qu'elle serait faite à frais communs.

Il n'y a lieu à aucun partage, si le preneur s'est contenté d'un droit de commission. La pacotille se résume alors en un simple contrat de commission qui reçoit l'exécution convenue entre les parties. Elles peuvent déclarer la commission acquise, quel que soit le résultat de la vente, ou la subordonner à la condition que cette vente produira un bénéfice.

555. — Quoi qu'il en soit, l'obligation qui naît pour le preneur du contrat de pacotille, est de veiller à la conservation de ce qui en fait l'objet, jusqu'au lieu de destination ; de les vendre et d'acheter les retours, s'il en est chargé, aux conditions les plus avantageuses, en se conformant, aussi strictement que le permettent les circonstances, aux instructions du donneur. S'il lui est impossible de vendre au prix qui lui a été indiqué, il peut le faire à des prix inférieurs, à moins qu'on lui en ait formellement interdit la faculté.

A son retour, il doit rendre un compte fidèle de sa gestion, des sommes qu'il a reçues, des mesures qu'il a prises pour assurer et hâter les recouvrements qu'il n'a pu effectuer lui-même. Il n'est responsable des pertes éprouvées sur les marchandises d'aller ou de retour qu'autant que ces pertes proviendraient de ses fautes ou de ses malversations.[1]

556. — Le bénéfice déterminant le contrat de pacotille est l'exemption du fret pour les marchandises qui en font l'objet. Ce bénéfice, le preneur s'est engagé à le

[1] Dalloz, *Nouveau Répert.*, v° *Droit maritime*, n° 657.

réaliser au moyen de son port permis. Il semble dès-lors que si ce port permis n'était pas suffisant pour exempter du fret la totalité de la pacotille, le payement à faire à l'armateur pour l'excédant devrait être en totalité à sa charge personnelle.

Cependant Valin admettait une distinction : si le preneur avait mensongèrement déclaré avoir un port permis suffisant, comme il aurait trompé le donneur, ce serait à lui à supporter personnellement le payement du fret sur sa part du profit, s'il y en a, sinon sur ses autres biens; si au contraire il n'a point fait, lors du contrat, de déclaration de port permis, c'est alors la pacotille qui doit le fret, lequel doit être pris d'abord sur le profit, et subsidiairement sur le capital. Cette distinction est admise par M. Boulay-Paty.[1]

557. — La marchandise chargée en contravention à l'article 251, ou au-delà de la quotité permise, peut-elle et doit-elle être confisquée en faveur du propriétaire?

L'affirmative était enseignée par Valin, qui ne voyait dans la confiscation que le juste châtiment de la fraude tentée par le capitaine. Cet avis est partagé par M. Boulay-Paty, qui s'étaye sur ces expressions de l'article 251 : Ne peuvent sous aucun prétexte, et par analogie sur la disposition de l'article 240.[2]

Cette doctrine nous paraît condamnée par deux principes également certains. La peine de la fraude consiste dans l'obligation de réparer le préjudice que cette fraude

[1] T. 2, p. 191.
[2] *Ibid*, p. 187.

occasionne. Or le capitaine, qui charge sans port permis ou au-delà de son port permis, usurpe sur le navire une place que le propriétaire aurait pu utiliser. Donc, en le condamnant à en payer le fret, on accorde à celui-ci tout ce qu'il peut raisonnablement exiger.

D'autre part, la confiscation est une peine, et une peine fort grave. Or, en matière de pénalité, il n'est pas permis de raisonner d'un cas à un autre, quelque décisive que paraisse l'analogie.

Peut-on d'ailleurs qualifier ainsi celle que M. Boulay-Paty trouve dans la prohibition de l'article 239 et celle de l'article 251 ? Ce que la loi défend dans le premier, c'est le chargement lui-même qui mettrait le capitaine dans le cas de s'enrichir au détriment de ses associés. Ce qu'elle interdit dans le second, c'est non pas le chargement, mais le non payement du fret. Cette différence capitale fait disparaître l'analogie et ne saurait, dans aucun cas, autoriser l'application de l'article 240.

Sans doute, le propriétaire qui aurait lui-même chargé le navire pourrait quereller l'opération du capitaine sous un second point de vue, et prétendre, qu'absorbé par sa cargaison propre, il a négligé celle qui lui était confiée, qu'il en a mal à propos retardé la vente, ou qu'il l'a opérée à des conditions moins avantageuses.

Mais l'exactitude de ces reproches constituerait le capitaine en état de faute, et pourrait donner lieu à une allocation de dommages-intérêts, comme dans tous les autres cas de responsabilité.

Concluons donc que la violation de l'article 251 ne saurait motiver la confiscation de la marchandise chargée

au-delà du port permis ou sans port permis. Mais l'auteur de cette violation serait contraint à en payer le fret comme l'aurait fait tout autre chargeur.

558. — La prohibition de l'article 251 ne s'applique pas aux marchandises que chacun des gens de l'équipage embarquerait dans le coffre destiné à ses linges et hardes. Que ce coffre soit plein ou vide, il n'en tiendra ni plus ni moins de place sur le navire, et ne prive le propriétaire d'aucun fret. Dès-lors l'usage a consacré la faculté pour chacun d'eux d'en remplir les vides avec des marchandises. Comme cela ne peut tirer à conséquence, disait Valin, les propriétaires ne s'en plaignent jamais.

—

ART. 252.

Si le voyage est rompu par le fait des propriétaires, capitaine ou affréteurs, avant le départ du navire, les matelots loués au voyage ou au mois sont payés des journées par eux employées à l'équipement du navire. Ils retiennent pour indemnité les avances reçues.

Si les avances ne sont pas encore payées, ils reçoivent pour indemnité un mois de leurs gages convenus.

Si la rupture arrive après le voyage commencé, les matelots loués au voyage sont payés en entier, aux termes de leur convention.

Les matelots loués au mois reçoivent leurs loyers stipulés pour le temps qu'ils ont servi, et en outre, pour indemnité, la moitié de leurs gages pour le reste de la durée présumée du voyage pour lequel ils étaient engagés.

Les matelots loués au voyage ou au mois reçoivent, en outre, leur conduite de retour jusqu'au lieu du départ du navire, à moins que le capitaine, les propriétaires ou affréteurs ne leur procurent leur embarquement sur un autre navire venant audit lieu de leur départ.

ART. 253.

S'il y a interdiction de commerce avec le lieu de la destination du navire, ou si le navire est arrêté par ordre du gouvernement avant le voyage commencé, il n'est dû aux matelots que les journées employées à équiper le bâtiment.

ART. 254.

Si l'interdiction de commerce ou l'arrêt du navire arrive pendant le cours du voyage,

Dans le cas d'interdiction, les matelots sont payés à proportion du temps qu'ils ont servi.

Dans le cas de l'arrêt, le loyer des matelots engagés au mois court pour moitié pendant le temps de l'arrêt ;

Les loyers des matelots engagés au voyage sont payés aux termes de leur engagement.

SOMMAIRE.

559. Obstacles pouvant s'opposer à l'exécution du contrat d'engagement. Conséquences.
560. Motifs qui ont engagé le législateur à régler celles-ci.
561. Effet de la rupture volontaire avant le départ.
562. Le matelot qu'on aurait fait venir d'un autre quartier devrait être indemnisé de ses frais de retour.
563 Quant le voyage est-il censé commencé?
564. Droit des matelots engagés au voyage, lorsque la rupture volontaire se réalise pendant son cours.
565. Droit des matelots engagés au mois. Motifs qui ont fait réduire à moitié les salaires à courir.
566. Les uns et les autres ont droit aux frais de conduite. Comment se règlent ces frais ?
567. Le bénéfice de l'article est acquis au capitaine lui-même, si la rupture provient du fait des propriétaires ou affréteurs.
568. Effet, quant aux matelots, de la rupture occasionnée par l'interdiction de commerce ou l'arrêt du navire avant le départ.
569. Effet de l'interdiction postérieure au voyage commencé. Caractères qu'elle doit offrir.
570. L'arrêt du navire pendant le voyage en suspend le cours plutôt qu'il ne le rompt. Conséquences pour les matelots engagés au mois.
571. Reproches adressés à cette disposition. Réponse.
572. Autre reproche pour ce qui concerne les matelots engagés au voyage. Son peu de fondements.
573. L'arrêt du prince peut faire abandonner le voyage. Caractère et effet de la rupture dans ce cas.

559. — Les matelots ne sont pas seuls obligés de remplir leurs obligations. L'exécution de l'engagement

est due réciproquement et par ceux qui l'ont provoqué et par ceux qui l'ont souscrit.

Cette exécution suppose l'accomplissement du voyage projeté. Mais cet accomplissement n'est pas toujours possible. Il peut être empêché soit par le refus des affréteurs de livrer les marchandises promises, soit par l'impossibilité dans laquelle se trouveront le capitaine et les propriétaires d'y subvenir, soit enfin par des circonstances fortuites indépendantes de la volonté des uns et des autres

En pareil cas, les principes généraux du droit indiquaient la solution à laquelle on devait s'arrêter. Comme toutes les obligations de faire, celle des armateurs ou des propriétaires devait se résoudre en dommages-intérêts suffisants pour réparer le préjudice occasionné par l'inexécution.

560. — Fallait-il laisser la détermination des dommages-intérêts à l'appréciation des tribunaux? L'obligation pour les matelots de se pourvoir judiciairement à l'effet d'être indemnisé pouvait offrir des inconvénients. Les longueurs qu'on n'aurait pas manqué de multiplier, les frais frustrés qu'ils auraient été obligés de faire les livraient en quelque sorte à la discrétion de leurs riches et puissants adversaires.

La loi a donc voulu prononcer elle-même, elle l'a fait dans toutes les hypothèses qui peuvent se présenter.

561. — La première de ces hypothèses est la simple rupture du voyage. La loi distingue avec raison celle qui

est imputable au fait du capitaine, des propriétaires ou affréteurs, de celle résultant de l'interdiction du commerce ou de l'arrêt du prince, et voici les effets qu'elle attache à chacune d'elles.

Si la rupture volontaire a lieu avant le départ du navire, chaque matelot est payé des journées qu'il a employées à l'équipement et au chargement du navire, ils retiennent de plus, à titre d'indemnité, les avances qu'ils ont reçues.

Si ces avances n'ont pas encore été comptées, il leur est dû un mois de leurs gages convenus. Le législateur obéit ici à un système dont il ne s'est départi dans aucune circonstance, parce qu'il s'étaye sur l'intérêt réel de la navigation. Sans doute, il importait de protéger efficacement les matelots, mais il ne fallait pas grever les armateurs au-delà de ce qu'exigeait une stricte justice. Agir autrement, c'eût été s'exposer à décourager les commerçants et les éloigner d'entreprises trop onéreuses.

Or, l'indemnité consistant dans les avances reçues ou dans un mois de loyer n'est certes pas exagérée. Mais elle est suffisante, car dans l'un et l'autre cas le matelot trouvera, avant l'expiration du mois, le moyen soit de contracter un nouvel engagement, soit à s'employer dans les travaux qu'un port de mer voit toujours entreprendre et exécuter.

Le taux des avances dépend de la convention des parties. La loi n'a réglé et ne pouvait rien régler à cet égard. Dans l'usage, lorsqu'il s'agit d'un voyage au long cours, elles comprennent trois mois du loyer. On comprend, en effet, qu'à la veille d'un départ dont on ne peut mesurer

le terme, les matelots ont des dispositions personnelles à prendre, et qu'ils désirent laisser quelque argent à leur famille.

Quoi qu'il en soit, les avances ne sont acquises que si elles ont été reçues, si elles ne sont encore que promises, les matelots ne peuvent les exiger. Leur droit se borne à se faire payer un mois de leur loyer.

La loi ne distingue pas ici entre les engagés au mois et les engagés au voyage ; mais, pour ces derniers, l'indemnité se règle eu égard à la durée présumée et ordinaire du voyage. On leur accordera donc le tiers, le sixième, le douzième de la somme totale, suivant que cette durée devait être de trois, de six ou de douze mois.

562. — L'article 252, dans cette première disposition, ne parle pas du droit de conduite parce que, admettant la rupture du voyage dans le port d'armement, il suppose que les matelots y étaient tous domiciliés ; dès-lors, si quelques-uns de ces matelots appartenaient à un autre quartier et qu'on les en eût fait venir pour servir sur le navire, on devrait les payer des frais de retour, autrement ils ne jouiraient pas même de l'indemnité, qui doit leur arriver intacte.

563. — Pour que le voyage soit censé commencé dans l'hypothèse de l'article 252, il faut que le navire soit non-seulement sorti du port, mais encore qu'il navigue depuis au moins vingt-quatre heures vers le lieu de la destination. On ne saurait évidemment considérer comme en voyage le navire qui sortirait à peine du port, ou qui, re-

tenu en vue par les vents contraires, recevrait l'ordre de rentrer, et de rompre le voyage.

Quelle qu'ait été la durée de la navigation, la rupture volontaire se réalisant après le voyage commencé, l'indemnité déterminée par l'article 252 est due.

564. — Ainsi, les matelots engagés au voyage reçoivent la totalité de la somme stipulée dans l'engagement. C'est ici surtout qu'on devait appliquer cette décision du droit romain : *Qui operas suas locavit, totius temporis mercedem accipere debet, si per eum non stetit quominus operas præstet.* [1]

L'application de cette règle était ici la conséquence forcée de la nature du contrat. L'engagement au voyage est un véritable forfait, le matelot perdra ou gagnera, suivant que le voyage dépassera ou n'atteindra pas la durée sur laquelle il a basé ses prévisions. La rupture du voyage réalise cette seconde chance, il suffit dès-lors que son échéance soit le fait des propriétaires, pour que le profit en soit assuré au matelot.

565. — Il semble que la même règle aurait dû régir les matelots engagés au mois, car eux aussi son prêts à remplir leurs obligations, et ils ne sont empêchés de le faire que par le fait de celui avec lequel ils ont traité, mais cette solution a paru trop rigoureuse. La position des matelots loués au mois, disait-on au conseil d'État, diffère de celle des engagés au voyage, en ce que ces derniers,

[1] L. 38, Dig. *Locati Cond.*

traitant à forfait, sont devenus créanciers de la totalité de la somme stipulée, qui ne pouvait être modifiée quelle que fût la durée du voyage; dans les engagements au mois, il n'y a de forfait que pour les loyers d'un mois, et malgré qu'ils aient été contractés pour un voyage déterminé, il dépend toujours du propriétaire de le prolonger ou de le raccourcir à son gré. Dès-lors, en accordant la totalité des loyers pour le reste de la durée présumée du voyage, on arriverait à ce résultat que les matelots recevraient plus que ce qu'ils auraient reçu si le voyage s'était accompli; il fallait donc s'arrêter à un terme moyen conciliant ce que prescrivent en faveur des matelots l'humanité et la justice, avec les justes ménagements dus aux intérêts des propriétaires de navires, qui ne peuvent, en pareil cas, se séparer de l'intérêt de la navigation. M. Bégouen signalait la disposition de l'article 252 comme atteignant ce but, et c'est ce qui la fit consacrer.

La rupture volontaire survenue pendant le voyage confère donc aux matelots engagés au mois le droit d'être payés d'abord de l'intégralité de leurs loyers pour tout le temps qui a précédé la rupture, ensuite, et à titre d'indemnité, de la moitie de leurs gages pour le reste de la durée présumée du voyage pour lequel ils étaient engagés.

566. — Quel que soit le mode de leur engagement, les matelots doivent être ramenés dans leur quartier. Cette obligation a été imposée aux propriétaires autant dans l'intérêt de l'État que dans celui des matelots eux-mêmes. Aussi est-ce à l'autorité maritime en France, et à l'étran-

ger, aux consuls que le soin de veiller à son exécution a été confié.

L'article 252 oblige donc de payer aux matelots leur droit de conduite jusqu'au lieu du départ du navire, tel qu'il est réglé par l'arrêté du 5 germinal an XII, à moins que les propriétaires ou affréteurs, ou l'officier d'administration ne leur procurent un embarquement sur un navire revenant audit lieu. Dans ce cas, les matelots sont régis par les articles 4 et 5 dudit arrêté.

567. — Le bénéfice de l'article 252 peut-il être invoqué par le capitaine lui-même? Cette question ne saurait naître que si la rupture du voyage ne lui était pas imputable. Dans le cas contraire, en effet, le capitaine non-seulement ne pourrait réclamer aucune indemnité, mais il serait personnellement tenu de celles dues aux matelots et autres membres de l'équipage.

Si la rupture est le fait exclusif des propriétaires ou affréteurs, nous pensons que le capitaine peut exiger l'indemnité fixée par notre article. Il est vrai que l'article 218 permet de congédier le capitaine à toute époque et ne lui accorde aucune indemnité, mais, comme l'observe M. Pardessus, plus cette disposition est exhorbitante et plus elle doit être restreinte à l'hypothèse spéciale qu'elle régit. Or, il est impossible d'assimiler à cette hypothèse celle dans laquelle le capitaine ne cesse les fonctions que par l'effet d'une mesure qui atteint tout l'équipage.

568. — La rupture du voyage occasionnée par l'interdiction de commerce ou l'arrêt du prince est un cas

de force majeure pour les propriétaires ou les affréteurs. Elle ne peut, dès-lors, les soumettre à payer une indemnité quelconque et à ajouter ainsi au préjudice qu'ils en éprouvent eux-mêmes.

Aussi si l'une ou l'autre se réalisent avant le départ du navire, il n'est dû aux matelots que le prix des journées par eux employées à l'équipement du navire, ils ne pourraient retenir les avances qu'ils auraient reçues et qu'ils seraient obligés de restituer, compensation faite du prix de leurs journées.

569. — Si l'interdiction ou l'arrêt ne survient qu'après le voyage commencé, la loi distingue entre l'une et l'autre.

L'interdiction de commerce détermine la rupture du voyage; l'incertitude qui règne nécessairement sur sa durée ne permet pas de croire au maintien du navire en état d'armement. Ce qui se réalisera, c'est que le navire retournera au lieu d'où il est parti, ou qu'il déchargera dans celui où l'interdiction de commerce l'aura forcé de relâcher. Dans l'un et l'autre cas, il n'est dû aux matelots, quel que soit d'ailleurs leur engagement, que les loyers pour le temps qu'ils ont servi. Ces loyers, pour les matelots engagés au voyage, s'établiraient sur le temps écoulé, eu égard à la durée présumée du voyage.

L'interdiction dont parle notre article est celle qui serait prononcée par le gouvernement français ou par celui dans l'empire duquel se trouve le lieu de destination du navire, elle résulte de plein droit de l'état de guerre déclarée, ou du commencement des hostilités; elle serait

donc acquise par la notification régulière du blocus du port dans lequel le navire devait aborder.

De plus, ainsi que l'observe M. Locré, il faut que l'interdiction porte précisément sur le lieu de destination. Ce n'est que dans ce cas, en effet, que le voyage est irréalisable. Celle qui concernerait exclusivement d'autres localités ne gênerait même pas le voyage en temps de paix, elle le rendrait seulement plus difficile en temps de guerre, elle ne pourrait donc, dans l'un et l'autre cas, motiver la rupture des engagements.[1]

570. — L'arrêt du prince ne rompt pas de plein droit le voyage, il ne fait qu'en interrompre le cours, qu'en retarder l'achèvement, le voyage est censé continuer. Dès-lors, l'équipage ne peut abandonner le navire, ni faire résilier ses engagements.

Cependant il a paru juste d'en modifier les conditions. Les loyers des matelots engagés au mois ne courent que pour moitié pendant le temps de l'arrêt.

571. — Cette solution a été attaquée sous un double rapport. Si l'arrêt du prince est considéré comme une force majeure, disait-on, personne n'en doit répondre. Pourquoi donc imposer cette responsabilité, même réduite, aux propriétaires ou affréteurs ?

Si, au contraire, le temps de l'arrêt est considéré comme faisant partie du voyage, le loyer est dû aux matelots, et pourquoi le réduire ?

[1] *Esprit du Code de com.*, art. 253.

Mais la survenance de l'arrêt ne suffisant pas pour dégager les matelots, les oblige à continuer leur service dont les propriétaires ou affréteurs retirent le profit. Il serait donc injuste de ne rétribuer ce service qu'en fournissant seulement la nourriture. Il est évidemment dû autre chose.

Mais cette autre chose ne pouvait être la totalité des loyers, parce que le navire se trouvant dans un port, le service est moins actif et moins considérable que lorsque le navire est à la voile. Le réduire à moitié, c'était donc attribuer à chacun la juste part qui lui incombait naturellement dans un évènement fortuit et fâcheux pour tous.

572. — On a encore reproché à l'article 254 de n'avoir fait éprouver aucune réduction aux matelots engagés au voyage, qui doivent être payés de la somme stipulée dans l'engagement, mais ce reproche n'a évidemment aucun fondement.

Le temps de l'arrêt est réellement à la charge des matelots engagés au voyage, car quelque prolongé qu'il soit, ils doivent le subir sans indemnité aucune. Supposez que le voyage dût, dans les prévisions communes, durer un an. Pendant trois mois le navire a été retenu par arrêt du prince, de telle sorte que le voyage a duré quinze mois. Que pourra réclamer le matelot engagé au voyage? Uniquement la somme stipulée, et comme cette somme n'a été fixée que pour la durée présumée de douze mois, il en résultera qu'en réalité il a servi trois mois gratuitement.

N'est-ce pas là un résultat assez onéreux, fallait-il en-

core le soumettre à une réduction quelconque? La raison et la justice ne permettaient pas d'hésiter. Les matelots engagés au voyage supportent tout le poids de l'arrêt du prince; ils sont, en fait, plus maltraités que les engagés au mois. Ils servent gratuitement, tandis que ceux-ci reçoivent au moins la moitié de leurs gages.

573. — L'arrêt du prince, qui n'entraîne pas de plein droit la rupture du voyage, peut en devenir l'occasion. Dans l'incertitude de sa durée, les propriétaires ou affréteurs pourraient, s'il y avait possibilité, opérer le déchargement dans le lieu où le navire se trouve.

Dans ce cas, la rupture serait volontaire et l'indemnité due à l'équipage se réglerait conformément à l'article 252.

—

Art. 255.

Si le voyage est prolongé, le prix des loyers des matelots engagés au voyage est augmenté à proportion de la prolongation.

Art. 256.

Si la décharge du navire se fait volontairement dans un lieu plus rapproché que celui désigné par l'affrètement, il ne leur est fait aucune diminution.

SOMMAIRE.

574. Caractère de l'engagement au voyage. Motifs qui ont fait admettre la faculté de prolonger celui-ci.
575. Indemnité due dans ce cas.
576. Autres cas de prolongation donnant lieu à indemnité.
577. Quels que soient les motif du capitaine, l'équipage ne peut ni refuser de servir, ni abandonner le navire. Réfutation de l'opinion contraire, soutenue par M. Pardessus.
578. La prolongation occasionnée par force majeure n'attribue aucune indemnité. Conséquences.
579. Effet du raccourcissement du voyage pour les matelots engagés au voyage.
580. Position des engagés au mois, relativement à la prolongation du voyage.
581. Leur est-il dû une indemnité en cas de raccourcissement?
582. L'indemnité des articles 255 et 256 peut-elle être réclamée par le capitaine ?

574. — L'engagement au voyage est un contrat aléatoire ayant pour objet : d'une part, l'obligation de servir pendant un voyage déterminé; de l'autre, celle de payer une somme convenue. Ces obligations ne cessent que par l'entrée du navire au port de destination, quelle que soit d'ailleurs la durée du voyage, eu égard à celle sur laquelle les parties avaient compté. Les événements qui ont retardé le trajet sont à la charge des matelots, de même qu'ils profitent de ceux qui l'ont abrégé.

Ce caractère essentiel du contrat indique la portée réelle de la disposition de l'article 255. La prolongation à laquelle elle attache une indemnité ne peut s'entendre

de celle qui, trompant la prévision des parties, n'aurait permis d'accomplir le voyage convenu que dans un temps plus long que celui sur lequel les matelots avaient compté. L'article n'a en vue que la prolongation occasionnée par le changement du lieu de destination.

En principe, le matelot n'ayant traité que pour un voyage déterminé, se trouvait libre dès que le navire avait heureusement atteint le point assigné au voyage. Aller au-delà constituait un nouveau contrat exigeant le consentement réciproque, et que le matelot ne pouvait être contraint de donner.

Mais les exigences réelles de la navigation commandaient qu'on dérogeât sur ce point au droit commun. Les spéculations commerciales sont surtout subordonnées aux circonstances. Il faut donc que ceux qui les entreprennent aient la certitude qu'une fois en mer leurs marchandises pourront arriver sur le marché présentant les chances les plus favorables. Cette certitude, comment pourront-ils l'avoir si le navire arrivé dans le port désigné, son équipage peut se débander et se dissoudre, alors même que les circonstances survenues pendant la navigation rendraient le déchargement éminemment funeste pour l'intérêt de l'armateur?

Cette crainte pouvait arrêter les spéculations et nuire aux développements du commerce maritine. Cette prévision a déterminé la disposition de l'article 255.

575. — L'engagement au voyage n'expire donc que si le navire entré au port de destination y opère son déchargement. Il est de plein droit prorogé si l'ordre de

l'armateur ou les circonstances prescrivent une autre destination.

Mais cette circonstance, évidemment ignorée au moment de la souscription du contrat, n'a pu être prise en considération ni entrer dans le forfait réciproquement consenti. En réalité, elle constitue un nouveau et second voyage, pour lequel des salaires devaient être convenus et accordés.

Laisser les parties libres de les déterminer, c'était courir un danger non moins grave que celui qu'on a voulu éviter en déclarant la prolongation obligatoire. Plus leur ministère était indispensable, plus les matelots n'auraient pas manqué d'enfler leurs prétentions que le capitaine eût dû subir.

C'est pour prévenir ce second danger que la loi, en créant le contrat de son autorité, a cru devoir en déterminer le salaire. La règle qu'elle admet est équitable et juste, car elle exonère les matelots des chances pouvant retarder ce second voyage. C'est sur la durée effective de la prolongation, eu égard à celle sur laquelle les parties s'étaient basées pour déterminer les loyers du premier voyage, que se règlent les loyers. Si celle-ci avait été présumée devoir être de six mois et que la prolongation ait consommé un, deux ou trois mois, le salaire primitif est augmenté d'un sixième, d'un tiers ou de la moitié, quelle qu'ait été d'ailleurs la durée réelle du premier voyage.

576. — Il y a prolongation donnant lieu à indemnité toutes les fois que le voyage ne s'est pas exécuté dans les conditions prévues dans l'engagement. Ainsi le

retard volontairement apporté au départ du navire, provînt-il de la faute des chargeurs, autoriserait la demande en supplément des loyers.

Il en serait de même de toute relâche volontaire, de tout séjour non justifié dans un port, du changement de route ou de destination, en tant cependant qu'il en serait réellement résulté une prolongation des services. Le forfait résultant du contrat s'entend non des faits du capitaine, mais uniquement de la force majeure que la navigation subit.

577. — M. Pardessus va plus loin encore. A son avis, si le capitaine prolongeait le voyage sans motifs plausibles, les gens de l'équipage qui l'abandonneraient ou qui refuseraient de continuer leur service pourraient, suivant les circonstances, être excusés d'avoir abandonné le navire avant la fin du voyage.[1]

Cette opinion ne méconnaît-elle pas les idées d'ordre et de discipline si indispensables en matière de navigation ? Pour juger si les motifs du capitaine sont ou non plausibles, il faudrait d'abord les connaître. Or, il n'est pas d'usage que le capitaine déduise les raisons des ordres qu'il donne.

L'équipage pourra-t-il donc exiger qu'on les lui fasse connaître, délibérer sur leur opportunité, les condamner comme insuffisantes, évidemment c'est ce que suppose l'opinion de M. Pardessus.

Or, cela est non moins évidemment inadmissible. La

[1] N° 686.

conduite du navire, le choix du lieu de débarquement appartiennent souverainement au capitaine, sauf sa responsabilité vis-à-vis des propriétaires ou armateurs. L'équipage n'a qu'à exécuter sans discussion les ordres qu'il reçoit, à condition d'être indemnisé du préjudice qu'il peut en éprouver, et sur la réparation duquel il ne saurait substituer son appréciation à celle de la justice.

Celui-là donc qui refuserait le service ou abandonnerait le navire malgré le capitaine, commettrait un véritable acte de rébellion ou de désertion, que l'intérêt public fait un devoir de punir sévèrement.

578. — Nous venons de dire que pour que la prolongation donne lieu à indemnité, il faut qu'elle soit le fait du capitaine ou des propriétaires. Celle qui serait le résultat de la force majeure resterait aux risques et périls des matelots engagés au voyage.

En conséquenee, si le port de destination se trouvant en état de blocus au moment de l'arrivée du navire, le capitaine est obligé de le dépasser ou de rétrogader; si, pour éviter la tempête ou la poursuite de l'ennemi, il s'écarte de la route directe; enfin, si des avaries éprouvées le forcent de relâcher, ou si la relâche est occasionnée par le besoin de se procurer de l'eau ou des vivres, pour débarquer des malades dont la présence à bord offrirait des dangers, la prolongation du voyage ne saurait être le prétexte ou la cause d'une indemnité pour qui que ce soit.

579. — Les circonstances qui peuvent faire prolon-

ger le voyage peuvent également en motiver le raccourcissement. Cette hypothèse constitue la chance favorable de l'engagement au voyage. Elle profite donc à ceux qui l'ont contracté, et qui reçoivent dès-lors la totalité des loyers stipulés.

La seule condition exigée par la loi, c'est que le raccourcissement du voyage soit *volontaire*. Il est évident que s'il n'était nécessité que par suite d'une tempête, de l'innavigabilité du navire, il ne pourrait être imputé qu'à une force majeure dont la responsabilité ne peut peser sur personne, et dont les effets portent sur tous indistinctement. Déjà la loi s'en est formellement expliquée dans l'hypothèse d'une interdiction de commerce. Ce qu'elle décide pour les loyers des matelots dans ce cas devrait être appliqué dans tous les autres où la force majeure serait le motif du déchargement dans un port plus rapproché.

580. — L'article 255, non plus que l'article 256, ne parle des matelots engagés au mois. Cet engagement, comme celui au voyage, porte ordinairement sur un voyage déterminé, mais il est évident que les raisons autorisant la prolongation de celui-ci s'appliqueraient à celui-là et devraient aboutir à un résultat identique.

On n'avait pas cependant à se préoccuper de l'indemnité. Elle est ici toute naturelle. Les loyers au mois continuent à courir comme avant.

581. — Du silence gardé par l'article 256 on a conclu que le déchargement dans un port plus rapproché

que celui indiqué par l'affrétement ne conférait aucun droit aux matelots engagés au mois. M. Boulay-Paty est d'un avis contraire. Il enseigne qu'il leur est dû une indemnité, et que cette indemnité est celle réglée par l'article 252, à savoir, la moitié de leurs gages pour le reste de la durée présumée du voyage.[1]

En fait, raccourcir le voyage, c'est déterminer la rupture de celui qui avait été convenu. Mais, en droit, la loi n'a pas mis le raccourcissement et la rupture sur la même ligne. Ce qui le prouve, c'est qu'elle les régit par deux dispositions différentes. Si l'article 252 prévoyait le raccourcissement, l'article 256 devenait inutile, même pour les matelots engagés au voyage, auxquels il ne confère que ce que l'article 252 leur avait déjà concédé.

Cette différence entre le raccourcissement et la rupture place les matelots engagés au mois dans une position plus désavantageuse que celle des engagés au voyage à l'endroit du premier. Mais ce désavantage était la conséquence de la nature de l'engagement. Rappelons-nous la discussion au conseil d'Etat. Le matelot loué au mois, disait-on, n'a de forfait que pour les loyers d'un mois. La somme qu'il recevra en définitive devient incertaine et dépend de la durée du voyage que le propriétaire peut, à son gré, prolonger ou raccourcir, sans que dans cette dernière circonstance le matelot ait à se plaindre.

D'ailleurs les motifs qui ont fait reconnaître la faculté de prolonger le voyage devaient créer celle de le raccourcir. Il ne fallait pas que la crainte d'une indémnité pût

[1] T. 2, p. 216.

contrarier l'opération. Donc l'engagé au mois doit suivre le sort de celle-ci. Son engagement finit naturellement par sa consommation.

Mais le raccourcissement du voyage n'anéantit pas l'obligation de pourvoir au rapatriement de l'équipage. Quel que soit le mode de leur engagement, les matelots peuvent exiger les frais de conduite, de même que dans le cas prévu par l'article 252.

582. — L'indemnité réglée par les articles 255 et 256 est acquise au capitaine lui-même comme à tous les autres gens de l'équipage, si la prolongation ou le raccourcissement est le fait exclusif des propriétaires ou affréteurs.

—

Art. 257.

Si les matelots sont engagés au profit ou au fret, il ne leur est dû aucun dédommagement, ni journée pour la rupture, le retardement ou la prolongation du voyage occasionnés par force majeure.

Si la rupture, le retardement ou la prolongation arrivent par le fait des chargeurs, les gens de l'équipage ont part aux indemnités qui sont adjugées au navire.

Ces indemnités sont partagées entre les propriétaires du navire et les gens de l'équipage, dans la même proportion que l'aurait été le fret.

Si l'empêchement arrive par le fait du capitaine ou des propriétaires, ils sont tenus des indemnités dues aux gens de l'équipage.

SOMMAIRE.

583. Caractère de l'engagement au profit et au fret. Conséquences, en cas de rupture par force majeure;
584. De retardement ou de prolongation du voyage.
585. Droits de l'équipage lorsque la rupture, le retardement ou la prolongation sont imputables aux chargeurs.
586. Lorsqu'ils proviennent du fait du capitaine ou des propriétaires.

583. — Les matelots engagés au profit ou au fret sont de véritables associés. Ils ne peuvent donc, dans aucune circonstance, avoir une position autre et plus favorable que les autres membres de la société. La disposition de l'article 257 n'est que la rigoureuse application de ce principe.

La rupture du voyage dissout la société. Il était dès-lors évident que si elle provient d'une force majeure, elle demeure à la charge de tous les associés. Également victimes d'un fait qu'ils n'ont pu ni prévoir, ni empêcher, ils ne peuvent se devoir réciproquement aucune indemnité.

Le législateur refuse, dans ce cas, aux matelots et autres gens de l'équipage même le payement des journées qu'ils ontemployées à l'équipement du navire. Quelque sévère qu'elle paraisse, cette décision résultait forcément de la nature des choses. Les matelots au profit ou au fret sont

des associés purement industriels. Ils n'ont d'autre mise de fonds que leur industrie qu'ils doivent à la société. C'est cette obligation qu'ils ont remplie, lorsqu'ils ont travaillé à l'équipement du navire, ils ne pouvaient et ne devaient donc en être indemnisé qu'en recevant leur part sociale. La force majeure faisant disparaître la société elle-même, les laissait donc sans recours possible contre qui que ce fût.

584. — Le retardement ou la prolongation, occasionné par force majeure, n'est qu'un des accidents attachés à la navigation, leurs effets, d'ailleurs, sont réellement supportés par tous les associés, puisque les dépenses et longueurs qu'ils occasionnent diminueront le profit, ou exigeront, pour que le fret soit acquis, un temps plus considérable que celui dans lequel il eût pu être gagné.

Donc, chaque associé supportant sa part du dommage, aucun ne devait indemniser l'autre. Le tribunal de commerce de Marseille jugeait donc avec raison, le 30 décembre 1829, que les matelots engagés à la part qui, dans le cours du voyage, ont été obligés de faire de longs séjours dans des ports, pendant le règlement des avaries éprouvées par le navire, n'ont droit, au retour du voyage, à aucune indemnité, à raison du préjudice que ces longs séjours leur ont causé.[1]

Quelles que soient donc les chances de la navigation, l'engagement à la part du profit ou du fret constituant une association entre le navire et l'équipage, toutes les

[1] *Journal de Marseille*, t. 11, 1, 245.

chances leur deviennent communes, et chacun en subit personnellement les effets.

585. — Cela est absolument vrai dans toutes les hypothèses. Ainsi, si l'équipage ne peut réclamer en cas d'événements fâcheux, de son côté, l'armement ne saurait profiter, à l'exclusion des matelots, du profit dont ces chances peuvent être l'occasion.

En conséquence, si la rupture, le retardement ou la prolongation sont imputables aux chargeurs, il est certain que l'armement obtiendra contre eux une allocation de dommages-intérêts en réparation du préjudice qu'il éprouve. Mais cette allocation appartient à la société et doit se partager entre tous ses membres. Chacun recevra donc en proportion de la part qui lui était attribuée dans le profit ou le fret.

586. — Enfin si la rupture, le retardement ou la prolongation sont imputables au capitaine ou aux propriétaires, le droit de l'équipage à obtenir un dédommagement est incontestable et formellement réservé par notre article.

Ce n'est là au reste que l'application du droit commun. Chaque associé, le gérant surtout, est responsable de son fait et tenu du préjudice qu'il occasionne. Or, par rapport à l'équipage, le capitaine et les propriétaires sont les seuls et véritables gérants de l'opération.

Les propriétaires n'en demeurent pas moins responsables, alors que la faute a été commise par le capitaine. Seulement ils ont, dans ce cas, leur garantie contre celui-

ci. Si la rupture, le retardement ou la prolongation leur sont personnellement imputables, ils répondent directement non-seulement envers l'équipage, mais encore à l'endroit du capitaine.

La loi ne s'est pas expliquée sur le *quantum* de l'indemnité due par le capitaine ou par les propriétaires. Sa détermination est, comme dans tous les cas de ce genre, laissée à l'appréciation souveraine de la justice. Aux termes de l'article 1149 du Code Napoléon, les dommages-intérêts seraient de la perte éprouvée par le créancier et du gain dont il a été privé.

—

ART. 258.

En cas de prise, de bris et naufrage, avec perte entière du navire et des marchandises, les matelots ne peuvent prétendre aucun loyer.

Ils ne sont point tenus de restituer ce qui leur a été avancé sur leurs loyers.

ART. 259.

Si quelque partie du navire est sauvée, les matelots engagés au voyage ou au mois sont payés de leurs loyers échus sur les débris du navire qu'ils ont sauvés.

Si les débris ne suffisent pas, ou s'il n'y a que des marchandises sauvées, ils sont payés de leurs loyers subsidiairement sur le fret.

ART. 260.

Les matelots engagés au fret sont payés de leurs loyers seulement sur le fret, à proportion de celui que reçoit le capitaine.

ART. 261.

De quelque manière que les matelots soient loués, ils sont payés des journées par eux employées à sauver les débris et les effets naufragés.

SOMMAIRE.

587. Effets de la prise ou du naufrage avec perte entière sur les loyers des matelots. Motifs de la dérogation au droit commun.
588. Les loyers d'aller sont-ils perdus lorsque la prise ou le naufrage se réalise au retour. Doctrine ancienne et moderne.
589. Principes à l'appui de la négative.
590. Jurisprudence.
591. Quelles sont les avances que les matelots sont autorisés à retenir ? Leur caractère.
592. *Quid*, de la perte entière résultant de la confiscation ?
593. Droits de l'équipage sur les objets sauvetés. Motifs qui les ont fait admettre.
594. Ces droits peuvent-ils être exercés par les matelots qui se sont abstenus de concourir au sauvetage ?

595. Position des matelots loués au profit ou au fret, à l'endroit de l'article 259.
596. Quel que soit le mode de leur engagement, les matelots sont payés des journées qu'ils ont employées au sauvetage.
597. Comment s'opère ce payement?
598. Par qui et comment est payé le droit de conduite?

587. — L'article 258 renferme une remarquable dérogation au droit commun, surtout à l'endroit des matelots engagés au mois. La prise ou le naufrage du navire avec perte entière rétroagit sur le passé, annule les droits acquis et prive les matelots non-seulement de tous loyers à venir, ce qui serait fort naturel, mais encore de ceux gagnés jusqu'au moment de la prise ou du naufrage. Si la première disposition de l'article laissait quelque doute à cet égard, ce doute s'évanouirait devant sa seconde disposition, limitant les droits de l'équipage à retenir ce qu'il a reçu à titre d'avance.

L'intérêt de la navigation a fait consacrer cette disposition. On a craint que si les matelots étaient sûrs de recevoir leurs loyers, quel que fût le sort du navire et de la cargaison, ils ne songeassent à leur propre sûreté beaucoup plus qu'à celle de l'un ou de l'autre. On a donc voulu leur imposer une conduite contraire, en confondant, en identifiant leur intérêt avec celui des propriétaires ou affréteurs.

L'application de cette disposition n'offre aucune difficulté lorsqu'il s'agit d'un voyage d'un point à un autre, ou lorsque le voyage comprenant l'aller et le retour, la prise ou le naufrage se réalise pendant le voyage d'aller.

L'armateur, absolument privé de tout profit, est exonéré des loyers auxquels il devait faire face avec ce profit lui-même.

588. — Mais si la prise ou le naufrage a lieu seulement au retour, les matelots perdent-ils et les loyers du retour et ceux de l'aller?

La doctrine ancienne s'était divisée sur cette question. Valin soutenait absolument l'affirmative. Émérigon enseignait la négative et pensait que l'équipage devait être intégralement payé de ses loyers sur le fret du voyage d'aller, acquis avant le sinistre.[1]

La doctrine moderne a également varié. M. Delaporte se range purement à l'opinion de Valin. M. Delvincourt estime que Valin a trop accordé à des considérations particulières, et Émérigon à la rigueur des principes. En conséquence et par argument de l'article 356, il croit que les matelots ne peuvent réclamer que la moitié de leurs salaires.

Comme l'observe M. Boulay-Paty, cette opinion, en tant qu'elle accorde la moitié des loyers pour le voyage de retour qui a vu accomplir la prise ou le naufrage, viole expressément l'article 258. Le seul moyen, ajoute celui-ci, de concilier véritablement les principes d'équité avec l'intérêt du commerce et de la navigation, est de décider que les gens de l'équipage peuvent prétendre, sur le fret acquis du voyage d'aller, les loyers qui leur sont dus pour ce voyage, mais non pas ceux dus pour le retour.[2]

[1] Valin, sur l'art. 8, tit. *des Loyers des matelots*; Émérigon, *Assurances*, chap. 17, sect. II, § 2.
[2] Tom. 2, p. 425.

589. — Cette opinion, professée par Locré, qui la prête par erreur à Valin, nous paraît devoir être accueillie, non pas seulement à titre de tempérament, mais encore comme résultant de la loi elle-même.

Vainement excipe-t-on de ce que le voyage comprenant l'aller et le retour, il n'y a jamais qu'un seul et unique voyage, pour lequel l'article 258 refuse tout loyer Cette détermination de la durée du voyage ne saurait aller jusqu'à méconnaître un fait certain : c'est que le voyage comprend deux parties absolument divergentes, c'est qu'il procure deux frets parfaitement distincts, s'appliquant à deux cargaisons essentiellement différentes, aussi allons-nous voir l'article 265 établir lui-même une distinction entre l'aller et le retour. Dès-lors, puisqu'il y a lieu de diviser ainsi le voyage, lorsqu'il s'agit d'une mesure avantageuse au matelot, pourquoi le déclarerait-on indivisible en faveur des propriétaires ?

L'application absolue de l'article 258, au cas qui nous occupe, n'aurait plus aucun fondement rationnel. Ce qui a motivé sa disposition rigoureuse, c'est que les propriétaires n'ayant eux-mêmes rien à recevoir, aucun profit à réaliser, ne peuvent être obligés de payer des services dont ils n'ont retiré aucun avantage.

Confisquer à leur profit les loyers du voyage d'aller, ce ne serait donc plus les placer dans la condition que le législateur suppose. On les enrichirait au détriment des matelots, en leur accordant le droit de retenir un profit peut-être plus que suffisant pour payer les loyers de l'entier voyage.

Or, la preuve que telle n'a pas été l'intention de la loi,

résulte de l'article 259. Les loyers des matelots doivent être payés sur le fret des marchandises sauvées. A plus forte raison doivent-ils l'être lorsque le voyage d'aller, heureusement terminé, grâces au dévouement et au zèle de l'équipage, a produit pour l'armateur un profit important dont il est en possession.

Une rigoureuse justice exigerait même que si ce produit dépasse les loyers du voyage entier, ils fussent payés intégralement. Mais la loi n'a pu consacrer cette exigence, par le motif que nous indiquions tout à l'heure. Il faut que l'intérêt que l'équipage a à la conservation matérielle du navire soit le garant des soins qu'il déploiera dans les mesures que cette conservation nécessitera. Dans notre système, cet intérêt existe, car, si le navire se perd, l'équipage perdra, à son tour, les loyers du voyage du retour.

En réalité donc, l'objection de méconnaître l'intention et l'esprit de la loi n'a aucun fondement réel. Les loyers du retour sont, pour les matelots, un risque équivalant à celui des propriétaires qui n'exposent également que le fret de retour. Il serait contraire à toute notion de justice que l'équipage pût perdre plus que le propriétaire.

590. — Ainsi l'a pensé la Cour de Rennes, décidant, par arrêt du 29 décembre 1831, que lorsque le navire a fait heureusement sa première traversée et qu'il ne périt que dans le voyage de retour, les loyers sont dus à l'équipage pour le voyage d'aller, parce qu'ils sont acquis.

Cet arrêt, examinant l'objection de l'indivisibilité du voyage d'aller et de retour, oppose l'article 265 d'abord, l'article 229 ensuite, et conclut de leurs dispositions que,

partout où il a été à même de l'appliquer, le législateur a considéré comme deux voyages celui d'aller et celui de retour.

Cette indivisibilité a été encore repoussée par un arrêt de la Cour de Rennes, du 1er avril 1841. Cet arrêt décide que dans un voyage ayant pour objet diverses traversées, pendant lesquelles des opérations distinctes ont été heureusement accomplies, un fret est réputé acquis pour chaque traversée ; qu'en conséquence, si le navire vient à se perdre entièrement dans le voyage de retour, l'équipage ne perd ses loyers qu'à l'égard de ce dernier voyage.[1]

Ainsi, si la prise ou le naufrage, avec perte entière du navire et de la cargaison, se réalise à l'aller, les matelots perdent leurs loyers, ils ne peuvent retenir que les avances reçues. Si l'un ou l'autre a lieu seulement au retour, il n'y a de perdus que les loyers qu'ils auraient gagnés pendant ce voyage. Ceux de l'aller sont acquis et doivent être payés, compensation faite des avances déjà payées au départ du port d'armement.

591. — Les avances non sujettes à répétition sont celles qui ont été faites sur les loyers. Il est évident que celles réalisées à tout autre titre constitueraient une créance ordinaire sur laquelle les chances de la navigation n'exerceraient aucune influence. C'est ce que l'ordonnance avait tellement compris, qu'elle n'avait pas cru devoir exprimer que les avances acquises aux gens de l'équipage étaient celles reçues sur leurs loyers.

[1] D. P. 41, 2, 228, V. *Conf.*; Bordeaux, 24 juillet 1834.

Notre article l'a expressément déclaré pour exclure toute possibilité de doute. Ce qui l'a déterminé à consacrer sur ce point la doctrine de l'ordonnance, c'est qu'il a considéré ces avances comme une prime d'engagement définitivement acquise, dès qu'elle s'est réalisée. L'événement de la force majeure empêchant la compensation que ces avances devaient subir, reste donc à la charge exclusive des propriétaires.

592. — La perte entière du navire et de la cargaison peut résulter de leur confiscation. Mais il est difficile d'admettre que celle-ci ne soit pas la conséquence d'un fait imputable au capitaine ou aux propriétaires.

Dès-lors, la perte ne se placerait pas dans l'hypothèse prévue par l'article 258, et n'entraînerait pas celle des loyers des matelots. C'est ce que la Cour de cassation a expressément jugé dans une hypothèse où la confiscation avait été prononcée pour contravention aux lois concernant la traite des noirs.[1]

593. — Le législateur, qui a voulu dans l'article 258 intéresser l'équipage à la conservation matérielle du navire et de la cargaison, n'omet rien de ce qui peut l'encourager à procéder au sauvetage de l'un et de l'autre. L'article 259 lui rend ce sauvetage en quelque sorte personnel, en l'autorisant à se payer de ses loyers d'abord sur les débris du navire, et subsidiairement sur le fret des marchandises en provenant.

[1] 2 juin 1829.

594. — On s'est demandé si les termes de l'article, *les débris du navire qu'*ILS AURONT SAUVÉS, devaient être entendus en ce sens que les matelots qui auraient refusé de concourir au sauvetage devraient être exclus de la répartition des sommes en provenant. L'affirmative est enseignée par M. Pardessus, invoquant l'ancien droit et notamment les articles 3 des *Jugements d'Oleron*, 44 de la *Hanse teutonique* et 15 de l'*ordonnance de Wisbuy*, qui l'avaient ainsi formellement consacré.

Mais l'ordonnance de 1681 n'avait pas rappelé cette disposition, elle se bornait aux expressions que nous retrouvons dans notre article. Or, disait Valin, cette prescription ne suffit pas pour priver de toute participation au produit du sauvetage les matelots qui se seraient abstenus d'y concourir.

Ce que Pothier faisait résulter des termes de l'ordonnance, c'est que les gens de l'équipage qui avaient travaillé au sauvetage avaient un privilége et devaient être payés, avant ceux qui s'étaient abstenus, sur les effets qu'ils avaient sauvetés.[1]

Cette doctrine apprécie sainement l'esprit de la loi, et ses conséquences sont aussi rationnelles que juridiques. Ceux qui ont réalisé le sauvetage ont sans doute travaillé dans leur propre intérêt, mais, en définitive, ils ont agi dans l'intérêt commun, ils ont amélioré la condition de tous; or, ainsi que nous l'avons vu sous l'article 191, c'est cette circonstance à laquelle est attaché le droit de préfé-

[1] *Louage des Matelots*, n° 187.

rence. Le privilége réclamé par Pothier se place donc dans les prévisions de la loi.

Sa sanction a de plus l'incontestable mérite de faire aux matelots un devoir plus pressant de l'obligation que la loi a entendu leur imposer. C'est donc cette solution qu'on doit consacrer sans hésitation sous l'empire du Code.

595. — Le bénéfice de l'article 259 n'est acquis qu'aux matelots engagés au mois ou au voyage. Les salaires qui doivent leur être payés sur la vente des débris et subsidiairement sur le fret des marchandises sauvées sont ceux gagnés jusqu'au jour de la perte, ils sont réglés, à l'endroit des derniers, proportionnellement au temps écoulé, eu égard à la durée présumée de l'entier voyage.

Les matelots engagés à la part dans le profit ou dans le fret n'ont rien à réclamer sur les débris du navire. C'est là la conséquence naturelle de leur engagement.

Dans l'engagement au profit, la cargaison appartient ordinairement à l'armement lui-même. Dès-lors, quelque importantes que fussent les marchandises sauvées, leur produit ne saurait être revendiqué par les matelots que si, compte fait de l'opération en général, ce produit présentait un profit, ce qui ne pourrait se réaliser que s'il dépassait le prix de revient de la cargaison entière. Dans le cas contraire, ces matelots se trouveraient dans la même position que si, le voyage étant heureusement accompli, la liquidation de l'opération ne présentait aucun bénéfice.

Mais les matelots engagés au fret doivent participer à

celui que payeraient les marchandises sauvetées. Dans ce cas, dit l'article 260, ils ne retirent leur part qu'à proportion du fret que reçoit le capitaine. Ainsi, si les marchandises sauvées représentent la moitié, le tiers, le quart du chargement total, les matelots ne reçoivent que la moitié, le tiers, le quart de la part qui leur avait été attribuée dans l'engagement.

596. — Quel que soit le mode de leur engagement, les matelots doivent être indistinctement payés des journées par eux employées à sauver les débris et les effets naufragés. C'est là une nouvelle prime d'encouragement pour engager les matelots à braver les fatigues et les dangers que peut offrir le sauvetage.

Ce service, d'ailleurs, est en dehors de celui qui a fait la matière de l'engagement; si d'autres que les matelots l'avaient accompli, ils en auraient été certainement payés, pourquoi donc n'aurait-on pas accordé à ceux-ci la récompense qu'on ne refuserait pas à des étrangers.

597. — Le payement de ces journées est fait par privilége, et même de préférence aux loyers des matelots. Ce caractère est la juste conséquence des résultats que ces journées ont procurés, sans elles, tout aurait été perdu; il est donc juste qu'avant de profiter du gage, les intéressés payent ce qu'il en a coûté pour l'obtenir.

Il suit de là que sur le prix provenant des débris, coque, agrès ou apparaux, on doit prélever d'abord le montant des journées et les autres frais de sauvetage. L'excédant est consacré au payement des loyers, dans l'ordre que

nous indiquions tout à l'heure, à savoir, d'abord les matelots qui ont travaillé au sauvetage, ensuite ceux qui s'en sont abstenus.

Si cet excédant ne suffit pas, on recourt subsidiairement au fret des marchandises sauvées, comme on le faisait pour le tout, s'il n'y avait eu que de marchandises sauvées.

Ajoutons qu'à l'endroit des journées, ce n'est pas seulement le fret des marchandises qui répond de leur payement, c'est en outre la marchandise elle-même. Les armateurs, affréteurs ou assureurs, au profit desquels le sauvetage a été opéré, ne sauraient, sous aucun prétexte, se soustraire à l'obligation d'en supporter les frais.

598. — La prise ou le naufrage avec perte entière dispense les propriétaires non-seulement des loyers, mais encore de la conduite des matelots; leur rapatriement est dans ce cas à la charge de l'État. Le contraire a été cependant jugé par la Cour de Rouen, dans l'arrêt du 29 décembre 1831, que nous citions tout à l'heure.

Cette solution méconnaît le texte et l'esprit de la loi, elle viole les dispositions de l'arrêté du 5 germinal an XII.

L'article 259 ne parle plus du droit de conduite, comme le faisait naguères l'article 252, il ne pouvait même s'en occuper : d'abord, parce que ce droit n'est qu'un supplément des loyers, et qu'en dispensant du principal, il dispensait par cela même de l'accessoire; ensuite, parce qu'il est de principe que, pour tout ce qui concerne la navigation, les propriétaires ne répondent jamais que jusqu'à concurrence de la valeur du navire lui-même, et qu'ici la

perte entière a fait disparaître tous les éléments de cette responsabilité.

Voilà pourquoi les lois de la matière ont mis le rapatriement des matelots à la charge de l'État. Il est vrai qu'après l'avoir exécuté, l'État a le droit de poursuivre son remboursement contre les propriétaires ou affréteurs, mais l'arrêté du 5 germinal an XII, pour le cas de naufrage, n'autorise ce recours que sur le produit des débris du navire ou le fret des marchandises sauvées.

Donc, s'il y a insuffisance, la dépense reste à la charge de l'État. Dans tous les cas, les propriétaires ne sont tenus que sur les débris et sur le fret, lesquels, aux termes mêmes de l'article 7 de l'arrêté, doivent, avant tout, être employés aux frais du sauvetage et au payement des loyers.

Il est donc évident que, dans l'hypothèse de perte entière, le droit de conduite ne saurait être exigé, pas plus que les loyers eux-mêmes.

—

ART. 262.

Le matelot est payé de ses loyers, traité et pansé aux dépens du navire, s'il tombe malade pendant le voyage ou s'il est blessé au service du navire.

ATR. 263.

Le matelot est traité et pansé aux dépens du navire

et du chargement, s'il est blessé en combattant contre les ennemis ou les pirates.

ART. 264.

Si le matelot, sorti du navire sans autorisation, est blessé à terre, les frais de ses traitement et pansement sont à sa charge, il pourra même être congédié par le capitaine.

Ses loyers, en ce cas, ne lui seront payés qu'à proportion du temps qu'il aura servi.

ART. 265.

En cas de mort d'un matelot pendant le voyage, si le matelot est engagé au mois, ses loyers sont dus à sa succession jusqu'au jour de son décès.

Si le matelot est engagé au voyage, la moitié de ses loyers est due, s'il meurt en allant ou au port d'arrivée.

Le total de ses loyers est dû, s'il meurt en revenant.

Si le matelot est engagé au profit ou au fret, sa part entière lui est due, s'il meurt le voyage commencé.

Les loyers du matelot tué en défendant le navire sont dus en entier pour tout le voyage, si le navire arrive à bon port.

SOMMAIRE.

599. Motifs qui ont fait mettre à la charge de l'armement les frais de la maladie survenue après le départ.
600. Etendue de son obligation.
601. En quoi elle consiste, si le malade est débarqué.
602. *Quid*, de la maladie qui survient pendant le rapatriement des matelots.
603. Ou de la maladie imputable au fait personnel de celui qui en est atteint.
604. La blessure reçue au service du navire est à la charge de celui-ci, alors même qu'elle l'aurait été avant le départ. Conséquences.
605. Caractère de celle reçue en défendant le navire. Elle constitue une avarie commune. Conséquences.
606. *Quid*, de celle reçue à terre, si le matelot y est venu sans autorisation.
607. Si le matelot ainsi blessé n'est pas congédié, doit-il être payé de ses loyers pendant le temps qu'il ne peut travailler ?
608. Dans quels cas la blessure du matelot venu à terre avec l'autorisation est-elle à la charge du navire ?
609. Comment se règlent les loyers des matelots morts pendant le voyage ?
610. Motifs qui ont présidé à la détermination des droits des engagés au voyage.
611. Caractère de cette détermination pour les matelots engagés au profit ou au fret.
612. *Quid*, dans le cas de suicide ?
613. Effets de la mort reçue en combattant, pour les matelots au voyage ou au mois. Caractère de l'indemnité. Conséquences.
614. Condition exigée par notre article. Ses effets, si le navire est capturé ou s'il périt.
615. La succession du matelot tué en défendant le navire doit, indépendamment de l'intégralité des loyers, recevoir tous autres profits accidentels.

599. — Dans le contrat ordinaire de louage, d'œuvres et d'industrie, le maître, observe Pothier, est fondé à retenir sur le prix du loyer le temps de la maladie de ceux qu'il a engagés, les frais de traitement ne sauraient jamais être à sa charge, mais une protection toute spéciale a été accordée en ce cas aux matelots, afin de favoriser le développement de l'inscription maritime.[1]

On a donc encore dérogé au droit commun, et c'était justice. La maladie pouvait n'être que le résultat des périls et des fatigues essuyés pour la conservation du navire, ou l'effet du climat qu'on est venu affronter. Était-il dès-lors raisonnablement possible d'en laisser les suites à la charge personnelle du matelot et de le réduire ainsi non-seulement à ne recevoir aucun loyer, mais encore à consommer dans son traitement ceux qu'il avait gagnés jusque-là?

Cette question a été de tous les temps résolue d'une manière uniforme. Le matelot atteint de maladie pendant le voyage est présumé continuer son service, il est payé de ses loyers, pansé et traité aux dépens du navire.

Ce qui résulte d'abord de notre article, c'est que la maladie déclarée avant le départ du navire devient complètement étrangère à l'armement, vainement le matelot soutiendrait-il qu'elle n'est que la conséquence du travail auquel il s'est livré pour l'équipement ; comme ce ne serait là qu'une conjecture sur laquelle on ne saurait avoir aucune certitude, l'engagement ne laisserait pas que d'être résilié, et tout ce qui serait dû au matelot consisterait

[1] *Louage des Matelots*, n° 189.

dans le prix des journées qu'il aurait pu employer à l'équipement du navire.

L'application de l'article 262 est donc subordonnée à la condition que la maladie sera postérieure au départ, mais cette condition est remplie dès que le navire a pris la mer. L'avis exigeant qu'il y eût au moins un intervalle de vingt-quatre heures entre le départ et la déclaration de la maladie a été unanimement repoussé. A quelque époque que celle-ci éclate, il suffit que le navire ait quitté le port pour que le matelot puisse invoquer l'article 262.

600. — L'obligation de pourvoir au traitement et au pansement du matelot malade comprend tout le temps que dure la maladie, quelque prolongé qu'il soit. Cependant l'usage, dans certaines localités, avait admis que l'armement en était libéré en consignant une somme suffisante pour subvenir pendant quarante jours aux frais de la maladie. Mais le conseil d'État, appelé à se prononcer sur la légalité de cet usage, l'a condamné, par ordonnance du 27 août 1829, comme violant l'arrêté du 5 germinal an XII et l'article 262 du Code de commerce.[1]

601. — En thèse ordinaire, c'est à bord que doivent être traités et pansés les matelots malades, mais cette règle ne pouvait être absolue, son observation est nécessairement subordonnée à la nature de la maladie et à ses conséquences probables. Si le séjour du malade dans le navire offrait un danger pour lui ou pour le reste de l'é-

[1] *Jurisp. adm. du J. D. P.*, tom. 7, p. 155

quipage, le capitaine pourrait, sur l'avis du chirurgien du bord, le débarquer s'il se trouve en relâche, et même se détourner de sa route pour opérer ce débarquement dans lä localité la plus voisine.

Dans la prévision de cette nécessité, l'article 3 de l'arrêté du 5 germinal an XII prescrit au capitaine de pourvoir aux frais de la maladie et à la dépense nécessaire pour que le malade puisse se rendre dans ses foyers, s'il guérit, ou pour fournir à sa sépulture, s'il succombe; de déposer en conséquence une somme suffisante ou de donner une caution solvable. Cette caution doit être agréée au bureau de l'inscription maritime en France, ou à la chancellerie des consulats à l'étranger. Cette législation, qui n'a jamais cessé d'être obligatoire, se trouve formellement consacrée par l'article 50 de l'ordonnance du 29 octobre 1833, en ce qui concerne les consuls à l'étranger.

Mais le débarquement n'arrête pas le cours des loyers, ils ne cessent pas d'être dus au matelot, tout comme s'il était resté sur le navire; ils ne cesseraient de courir qu'au moment où, entièrement rétabli et de retour au port d'armement, le matelot a pu contracter un autre engagement.

602. — L'obligation imposée par l'article 262 existe en faveur du matelot jusqu'à ce qu'il ait été rendu au port d'armement. En conséquence, celui qui est rapatrié aux frais de l'armement, s'il est atteint de maladie sur le navire qui le ramène, devrait être traité et pansé aux

frais de cet armement, c'est ce que le tribunal de commerce de Marseille jugeait le 27 juin 1832.[1]

Toutefois on devrait ne le décider ainsi que si le matelot n'était sur le navire qui le reconduit qu'à titre de passager ; s'il y remplissait les fonctions de matelot, il est évident que la maladie dont il serait atteint resterait à la charge exclusive de l'armement de ce navire.

603. — La maladie prévue par l'article 262 est uniquement celle qui serait due à un événement fortuit et imprévu. Celle qui serait imputable à celui qui la subit, qui proviendrait de débauches, de rixes ou d'une imprudence resterait à la charge du matelot. Ses loyers ne lui seraient dus qu'à proportion du temps qu'il a servi, il serait tenu de pourvoir lui-même à son traitement et à son pansement, il pourrait même être congédié par le capitaine, dans les formes prévues par l'article 264.

604. — Le matelot blessé au service du navire est assimilé à celui qui tombe malade pendant le voyage. Ici la loi ne distingue plus entre le matelot blessé avant ou après le départ, à quelque époque que la blessure ait été reçue, il suffit qu'elle l'ait été pour le service du navire pour que le matelot reçoive ses loyers et soit traité et pansé aux frais de l'armement.

Cette différence entre la blessure et la maladie s'explique par celle qui existe dans leur cause. Quelque probable qu'il puisse être que celle-ci n'a été que la consé-

[1] *Journal de Marseille*, t. 13, 1, 263.

quence des fatigues essuyées pour l'équipement du navire, ce n'est là qu'une pure conjecture sur laquelle la science elle-même ne peut qu'hésiter.

Aucun doute, au contraire, n'est permis sur les causes de la blessure. Il serait impossible de la chercher ailleurs que dans l'événement qui l'a occasionnée. La responsabilité de celui qui a directement ou indirectement déterminé cet événement était donc une conséquence juste et nécessaire.

Mais cette responsabilité doit se restreindre dans des limites équitables. Ainsi, le matelot qui, blessé avant le départ, n'a pu être embarqué, ne doit recevoir ses loyers et les autres frais que jusqu'à sa guérison, puisque, à partir de cet instant, il lui sera loisible de contracter un autre engagement.

605. — L'article 263 ne s'occupe de la blessure reçue en combattant les ennemis ou les pirates que pour en déterminer les conséquences. La blessure a été, dans cette hypothèse, reçue non-seulement au service du navire, mais encore à celui de sa cargaison que la résistance tendait à sauver, dès-lors les frais qu'elle entraîne étaient une véritable avarie commune à laquelle celle-ci devait contribuer. La loi ne déclare tels que les frais de traitement et de pansement, d'où la conséquence que le payement des loyers reste à la charge exclusive de l'armateur.

Observons de plus que l'article 263 suppose que le navire et la cargaison ont échappé à la poursuite dont ils étaient l'objet. La blessure reçue dans un combat qui se

serait terminé par la prise de l'un et de l'autre ne serait plus qu'un cas de force majeure dont personne ne peut répondre. Il ne serait plus rien dû à celui qui l'aurait reçue.[1]

606. — Le matelot embarqué appartient désormais au navire. Il ne peut, dans aucune circonstance, l'abandonner, même momentanément, sans en avoir demandé et obtenu l'autorisation.

Celui qui sans avoir rempli ce préalable sortirait du navire et se rendrait à terre contreviendrait à ses devoirs. Aussi la blessure qu'il recevrait dans son excursion, fût-elle le résultat d'un événement de force majeure, resterait-elle exclusivement à sa charge. A plus forte raison en serait-il ainsi si cette blessure avait été reçue dans une rixe qu'il aurait occasionnée, ou à laquelle il se serait intempestivement mêlé.

Il devrait donc personnellement pourvoir aux frais de pansement et de traitement. Ses loyers cesseraient de courir pendant tout le temps de l'incapacité de travail, ils ne lui seraient dus, en cas de résiliation de l'engagement, qu'à concurrence du temps qu'il aurait servi.

En effet, le fait seul d'avoir quitté le navire sans autorisation autoriserait le capitaine à le congédier, alors même qu'il n'aurait pas été blessé. L'article 264 a été ainsi unanimement interprété. Mais cette faculté ne peut être exercée, même dans le cas de blessure, que sous la

[1] Pothier, *Du louage des matelots*, n° 191.

réserve que nous trouvons inscrite dans l'article 270, et dans les formes qui y sont tracées.

607. — Si le matelot ainsi blessé n'a pas été congédié, devra-t-il être payé de ses gages pendant tout le temps que sa blessure l'a empêché de travailler? M. Delvincourt soutient résolument la négative. C'est par bienveillance, enseigne-t-il, qu'on l'a conservé, il ne doit donc pas gagner de loyers tant que sa blessure le mettra dans l'impossibilité de servir.

Mais cette opinion paraît trop sévère à M. Boulay-Paty. C'est sans doute par intérêt pour la navigation, dit-il, que le matelot n'a pas été débarqué; c'est sous ce même point de vue qu'on ne doit pas le priver momentanément de ses gages.[1]

MM. Delvincourt et Boulay-Paty ne se préoccupent pas assez de l'article 270. Souvent, en effet, le capitaine n'aura pas débarqué le matelot uniquement parce qu'il ne pouvait le faire sans violer cette disposition. Or, dans cette hypothèse, il n'aura agi ni par bienveillance, ni par intérêt pour la navigation.

Il semble donc que la solution de notre question est toute dans la position du capitaine. S'il lui était loisible de congédier légalement le matelot et qu'il ne l'ait pas fait, il sera présumé avoir obéi à l'intérêt de la navigation et ne pourra suspendre, même momentanément, le cours des salaires.

Si, au contraire, il se trouvait dans un pays où il n'y

[1] T. 2, p. 238.

avait ni consul, ni agent de l'autorité française, il est censé n'avoir conservé le matelot à bord que par obéissance pour la loi elle-même. Celui-ci ne pourrait donc profiter de l'acte du capitaine et prétendre être payé de ses loyers pour le temps où sa blessure l'a mis dans l'impossibilité de travailler.

608. — Valin enseignait que le matelot descendu à terre, même avec autorisation, devait, s'il y a été blessé, pourvoir lui-même à ses traitement et pansement. Le motif qu'il donnait à cette solution, c'est que dans cette hypothèse la blessure n'aurait pas été reçue au service du navire.[1]

La doctrine moderne a unanimement repoussé cette opinion. Le matelot blessé dans une circonstance où il n'était pas en dehors de son devoir, dit notamment M. Locré, semble devoir être assimilé au matelot qui tombe malade. Aussi, l'article 264 ne parle-t-il que du matelot sorti du navire sans autorisation. La spécialité de la disposition exclut l'application qu'on voudrait en faire à d'autres cas, car il est de règle que les dispositions sévères ne doivent jamais être étendues au-delà des hypothèses pour lesquelles elles sont formellement établies.[2]

Mais, pour qu'il en soit ainsi, il faut que la blessure soit le résultat d'un événement fortuit et imprévu. Celle qui aurait été reçue dans une orgie occasionnée par l'état d'ivresse ou l'effet d'une rixe resterait, quant à toutes

[1] Art. 12, tit. *des Loyers des matelots*.
[2] *Esprit du Code de commerce*, art. 264.

ses suites, à la charge personnelle du matelot qui aurait ainsi abusé de l'autorisation de descendre à terre.

609. — La mort du matelot, arrivée pendant le voyage, résilie de plein droit l'engagement, quel qu'en soit d'ailleurs le mode.

Or aucune difficulté ne pouvait s'offrir pour les matelots engagés au mois. Le salaire, dans ce cas, est acquis jour par jour. Il doit être payé suivant le taux convenu depuis le moment du départ jusqu'au jour du décès. Cette expression de la loi est la conséquence de ce qu'elle a déjà prescrit dans l'article 262, à savoir, que la maladie survenue pendant le voyage n'empêche pas les loyers de courir; mais ils seraient arrêtés au jour de la maladie ou de la blessure ayant occasionné la mort, si l'une ou l'autre était imputable au matelot.

610. — A l'endroit des matelots engagés au voyage, le Code de commerce consacre une nouvelle dérogation au droit commun. En matière de forfait, il n'est rien dû tant que le travail entrepris n'est pas achevé. Conséquemment, l'engagé au voyage, décédant avant l'achèvement de celui-ci, n'aurait rien à réclamer.

Mais, comme l'enseigne M. Locré, le forfait consenti par un matelot n'a pas été rangé dans cette catégorie. Il n'a pour objet que de l'empêcher de réclamer une somme plus forte, si le voyage se prolonge, ou d'être réduit à une somme moindre, s'il s'exécute dans un laps de temps plus court que celui sur lequel on a calculé. Le

prix du travail fait par le matelot jusqu'au jour de son décès est donc acquis à sa succession.

La conséquence naturelle à tirer de là était de ne donner aux héritiers qu'une portion du salaire proportionnelle au temps pendant lequel leur auteur avait réellement servi. Ce n'est pas cependant celle que la loi sanctionne, puisqu'elle accorde la moitié du salaire total, si le matelot meurt pendant l'aller; l'intégralité, s'il meurt au retour, alors même que l'un ou l'autre voyage serait à peine commencé.

Ce qui a fait consacrer cette exception nouvelle, c'est la nature du contrat que souscrit le matelot. La loi de proportion serait juste si, en s'engageant, il avait pu évaluer la durée précise du voyage, car alors le salaire convenu eût été réglé exactement sur ses services, et le matelot ne se serait pas trouvé exposé à servir pendant une prolongation qui peut détruire tout équilibre entre son loyer et ses travaux. Mais les événements de mer sont trop incertains, trop multipliés pour qu'une telle supputation devienne possible; c'est même dans cette vue et dans le cas où elle peut le moins avoir lieu, que le propriétaire a préféré de louer le matelot au voyage plutôt qu'au mois. L'équité ne permettait donc pas de tenir ici à la rigueur des principes, et puisque le matelot engagé au voyage court le risque de perdre lorsque le voyage se prolonge, il convenait de compenser cette chance par quelques avantages.

On a donc considéré ce voyage comme achevé aussitôt qu'il était commencé, c'est-à-dire aussitôt que le

vaisseau aurait mis à la voile, soit pour partir, soit pour revenir.

Néanmoins, pour concilier tous les intérêts et ne pas trop grever les propriétaires, on a distingué entre l'aller et le retour, et divisé ainsi le voyage en deux parties. Si le matelot décède pendant l'aller, il a satisfait à la moitié de ses engagements, et il reçoit en conséquence la moitié de ses loyers; s'il décède pendant le retour, son service est effectivement fait pour la première partie du voyage et réputé fait pour la seconde. En conséquence, la totalité de ses loyers lui est acquise.[1]

611. — C'est encore par dérogation au droit commun que le législateur a déterminé la position des matelots engagés pour une part dans le profit ou dans le fret.

Cet engagement, observait avec raison Valin, constitue une société de travaux qui ne peut fructifier que par les services communs. Dès-lors le matelot qui meurt avant la fin de l'opération ni ses héritiers ne pourront contribuer à l'événement final. La part du premier devrait accroître aux autres intéressés, à la charge desquels tombe tout le travail.

Mais il fallait encourager les opérations au profit ou au fret. Ce désir, auquel avait cédé le législateur de 1681, a également déterminé le législateur de 1807.

Ainsi le matelot engagé au profit ou au fret reçoit sa part entière, quand même il mourrait le jour même du départ du navire. Mais cette part reste nécessairement

[1] Locré, *Esprit du Code de commerce*, art. 265.

subordonnée aux éventualités du voyage. Elle ne peut être déterminée que par son résultat final. Cela est surtout important dans l'engagement au profit. Il pourrait se faire, en effet, qu'au moment du décès du matelot, il en eût éte réalisé un plus ou moins considérable. Si des pertes avaient été ultérieurement éprouvées, elles se compenseraient naturellement avec ce bénéfice et le feraient disparaître aux risques des héritiers qui ne peuvent jamais avoir d'autres et de plus grands droits que ceux que leur auteur aurait pu exercer lui-même.

612. — La Cour de Rouen a eu à décider si le capitaine engagé au profit, qui se suicide pendant le voyage, ne devait pas être déchu de sa part. L'article 265, disait-on pour l'affirmative, prévoit la mort accidentelle et ne peut s'appliquer à la mort volontaire. Celle-ci est une véritable désertion. Elle doit dès-lors en produire tous les effets.

Mais la Cour repousse cette assimilation et déclare les lois qui règlent les effets de la désertion inappliquables au suicide; elle admet que la loi n'a pu ranger celui-ci sur la même ligne que la mort naturelle, ni accorder la même faveur à celui qu'on peut supposer victime de son zèle, et à la famille de celui qui s'est volontairement tué.

Mais, en l'absence d'une disposition législative concernant le suicide, la Cour ne considère celui-ci que comme l'inexécution volontaire du devoir imposé par l'article 238 donnant lieu non pas à la perte de la part réservée au capitaine, mais à une allocation de dommages-

intérêts pour la réparation du préjudice que cette inexécution a pu occasionner aux autres intéressés.[1]

Ce que cet arrêt décide pour le capitaine devrait l'être également pour tout autre membre de l'équipage, car l'obligation d'accomplir le voyage projeté leur est commune à tous. Son inexécution entraînerait donc les mêmes conséquences.

613. — La mort reçue en combattant pour le navire devait produire en faveur de la famille des matelots des effets plus étendus que ceux résultant de la mort naturelle. Sans doute le matelot, en contractant, s'engage à concourir à la défense du navire, mais il n'en était pas moins juste que celui qui a péri en remplissant son devoir en fût récompensé d'une manière spéciale.

Aussi la loi ne distingue plus; quel que soit le mode d'engagement, à quelque époque que la mort ait été reçue, les loyers sont dus pour tout le voyage.

Il en est du cas de mort reçue en défendant le navire comme de la blessure faite dans ces circonstances. L'indemnité à laquelle elle donne lieu constitue une avarie commune à la charge de la cargaison comme à celle de l'armement. L'identité parfaite des motifs commande l'identité dans les résultats.

Mais il n'y a avarie commune que pour les loyers courus depuis la mort jusqu'à la fin du voyage. Tous ceux acquis précédemment restent à la charge exclusive et sont la dette propre et personnelle de l'armement. Ainsi, dans l'en-

[1] 8 décembre 1841; D. P., 42, 2, 85.

gagement au voyage, si la mort a lieu dans le voyage d'aller, le chargement ne contribue que pour les loyers du retour ; si elle se réalise pendant ce dernier voyage, il est dispensé de toute contribution, car elle n'a pas aggravé la position de l'armement. Il en serait de même dans l'engagement au profit ou au fret.

614. — L'application de la disposition finale de l'article 265 est subordonnée à la condition que le navire arrivera à bon port. En cas de naufrage après le combat, les loyers seraient payés conformément à l'article 258, c'est-à-dire sur les débris et le fret pour ceux acquis au jour du décès. Sur les débris, le fret et la valeur des marchandises sauvées pour ceux courus depuis et jusqu'au naufrage, comme avarie commune et dans les proportions réglées par l'article 401.

Si le navire avait été capturé ou détruit par les ennemis ou les pirates, les matelots tués en le défendant n'auraient aucun loyer à prétendre. Si, dans le premier cas, le navire était parvenu à s'échapper, il n'y aurait que les loyers acquis au moment de la capture qui pussent être réclamés. La conservation du navire et de sa cargaison ne serait plus la conséquence du dévouement des matelots morts en les défendant ; il faudrait donc en revenir à l'application des articles précédents, quant au payement des loyers.[1]

615. — Toutes les fois qu'il y a lieu à l'application de la disposition finale de l'article 265, ce qui est dû à la

[1] Pothier, *Du Louage des Matelots*, n° 197.

succession du matelot, ce n'est pas seulement l'intégralité des loyers et salaires, mais encore tous les profits accidentels que le navire peut faire et auxquels le matelot eût participé s'il avait vécu. Ainsi dans l'armement en course, par exemple, cette succession recevrait sa part dans les prises faites après comme avant le décès.

—

ART. 266.

Le matelot pris sur le navire et fait esclave ne peut rien prétendre contre le capitaine, les propriétaires ni les affréteurs, pour le payement de son rachat.

Il est payé de ses loyers jusqu'au jour où il a été pris et fait esclave.

ART. 267.

Le matelot pris et fait esclave, s'il a été envoyé en mer ou à terre pour le service du navire, a droit à l'entier payement de ses loyers.

Il a droit au payement d'une indemnité pour le rachat, si le navire arrive à bon port.

ART. 268.

L'indemnité est due par les propriétaires du navire, si le matelot a été envoyé en mer ou à terre pour le service du navire.

L'indemnité est due par les propriétaires du navire et du chargement, si le matelot a été envoyé en mer ou à terre pour le service du navire ou du chargement.

ART. 269.

Le montant de l'indemnité est fixé à six cents francs.
Le recouvrement et l'emploi en seront faits suivant les formes déterminées par le Gouvernement, dans un règlement relatif au rachat des captifs.

SOMMAIRE.

616. Le matelot pris sur le navire et fait esclave n'a à réclamer que les loyers échus au jour de la prise. Motifs.
617. Ses droits lorsqu'il a été pris étant envoyé en mer ou à terre pour le service du navire et de la cargaison. Nature de ces droits.
618. L'indemnité du rachat n'est due que si le navire accomplit heureusement son voyage. *Quid*, des loyers.
619. Par qui sont dus et comment se règlent les loyers dans l'hypothèse de l'article 268 ?
620. Silence gardé par le législateur sur le cas où le matelot aurait été envoyé en mer ou à terre pour le service exclusif de la cargaison. Conséquences.
621. Détermination de l'indemnité du rachat. Formes de son recouvrement et de l'emploi.

616. — La disposition de l'article 266 a été empruntée de l'ordonnance de 1681. En fait de prise ou de pillage, disait Valin, tout étant alors au pouvoir et à la

discrétion de l'ennemi ou du pirate, ce qui est pris à chacun ou à quelqu'un en particulier ne forme plus qu'une avarie simple et particulière. Ainsi, si dans le désordre de la prise, des matelots sont enlevés et faits esclaves, c'est un malheur pour eux et qui les regarde uniquement, de manière qu'ils ne peuvent, pour le payement de leur rachat, se pourvoir ni contre le maître et les autres auxquels le pirate a fait grâce, ni contre le propriétaire du navire, ni enfin contre les marchands chargeurs. Le bénéfice de ceux-ci leur est particulier comme le malheur des autres leur est propre et personnel.[1]

Cette doctrine, quelque sévère qu'elle paraisse, a été consacrée par le Code; elle n'est qu'une application de la règle que personne ne peut répondre de la force majeure. Le matelot subit là une des chances auxquelles il s'expose. Si elle se réalise, il n'a d'autres droits à réclamer que les loyers acquis jusqu'au jour de la prise.

617. Celle-ci, lorsqu'elle a lieu sur le navire même, n'est donc pas considérée, suivant l'expression de Pothier, comme s'étant réalisée pour le service du navire. Conséquemment, si le matelot n'a été pris que dans le cours d'une mission à lui confiée, il serait injuste de lui en faire supporter les effets.

De là la disposition de l'article 267, autorisant le matelot pris et fait esclave, s'il a été envoyé en mer ou à terre pour le service du navire, à réclamer l'entier payement de ses loyers et de plus une indemnité pour son rachat.

[1] Art. 16, tit. *des Loyers des Matelots.*

Les loyers postérieurs à la prise et l'indemnité pour le rachat sont à la charge de l'armement ou à celle de l'armement et du chargement, suivant que le matelot fait esclave a été envoyé en mer ou à terre pour le service du navire ou pour celui du navire et de la cargaison.

Le matelot agit dans l'intérêt exclusif du navire lorsqu'il a été envoyé en mer ou à terre pour acheter des victuailles, faire de l'eau ou se procurer des agrès ou apparaux de rechange, solder un compte de réparations ou arrêter les dépenses du navire. Il agit dans l'intérêt commun lorsque, se rendant à terre dans un de ses objets, il est en même temps chargé de s'assurer de l'état du marché, de proposer des marchandises à la vente, d'en débarquer ou d'en charger de nouvelles. Il est juste, dans ce dernier cas, que le chargement contribue aux loyers à échoir et à l'indemnité du rachat.

618. — L'article 267 subordonne celle-ci à l'arrivée à bon port du navire au lieu de la destination. Il paraît dès-lors affranchir les loyers de cette condition.

Cependant il résulte des précédents articles que le naufrage avec perte entière libère l'armateur non-seulement de tout loyer futur, mais encore des loyers passés. Pourquoi n'en serait-il pas de même dans notre hypothèse? Le matelot fait esclave dans le cas que nous examinons est censé présent à bord, et il est payé de tous les loyers. Il perdrait ses loyers si cette présomption était une réalité. Devrait-on attacher à la fiction une plus grande autorité qu'à la vérité elle-même. L'armateur ne répond

jamais que sur le navire et le fret. On ne saurait donc le rechercher lorsqu'il a perdu l'un et l'autre.

Tout ce qui résulte, à notre avis, de l'article 267, se réduit à ceci : En cas de naufrage, les débris et le fret des marchandises sauvées sont consacrés au payement des loyers. Le matelot fait esclave au service du navire sera admis à y prendre part pour ceux qui sont dus jusqu'au jour du naufrage, mais il ne pourra rien prétendre pour l'indemnité de rachat, puisque la condition à laquelle son exigibilité était attachée ne s'est pas réalisée.

619. — L'article 268 ne met textuellement à la charge de la cargaison que l'indemnité du rachat, lorsque le matelot a été fait esclave au service du navire et de la cargaison, mais le silence gardé sur les loyers à échoir depuis le jour de la prise n'a pas paru de nature à exonérer celle-ci de la charge d'y contribuer. Le payement de ces loyers n'est que la conséquence de l'événement dont le matelot se trouve victime, il doit donc être réalisé par l'auteur de cet événement. Or, cet auteur c'est le chargement lui-même comme le navire, lorsque le matelot a été envoyé en mer ou à terre pour le service commun.

Ainsi, si le navire arrive à bon port, les loyers du matelot fait esclave, acquis jusqu'au jour de la capture, sont à la charge exclusive de l'armement, même dans l'hypothèse de l'article 268.

Ceux acquis depuis jusqu'à la fin du voyage et l'indemnité du rachat constituent dans cette hypothèse une avarie commune à laquelle le navire et la cargaison contribuent également.

Si le navire a fait naufrage, il n'y a en avarie commune que les loyers dus depuis le jour de la prise jusqu'au naufrage. Le matelot se payerait de la part à la charge de l'armement, sur les débris et le fret des marchandises sauvées; de la portion afférant à la cargaison, sur la valeur de ces mêmes marchandises.

620. — Le législateur n'a pas prévu le cas où le matelot aurait été envoyé en mer ou à terre dans l'intérêt unique de la cargaison. C'est, dit Valin, qu'on ne peut concevoir un cas où le service de la cargaison soit indépendant de celui du navire, l'équipage n'étant préposé à la conservation de l'une, qu'autant qu'il est chargé de la conduite de l'autre.

Cependant si, malgré les probabilités, un cas se présentait dans lequel la mission donnée au matelot concernerait exclusivement la cargaison, toutes les conséquences fâcheuses retomberaient sur ses propriétaires; à défaut d'un texte formel, l'esprit général de la loi conduit infailliblement à ce résultat.

621. — L'indemnité du rachat, que l'ordonnance de 1681 fixait à 300 livres, a été portée à 600 francs par le Code. Le taux est uniforme pour tous les marins, quels que soient leur position et leur grade.

L'article 269 avait promis un règlement pour le rachat des captifs, devant indiquer les formes du recouvrement et de l'emploi de cette indemnité. Ce règlement n'ayant jamais paru, ces formes restent ce qu'elles étaient sous l'empire de l'ordonnance de 1681. Le capitaine doit pro-

voquer le règlement de l'indemnité, et en déposer le montant entre les mains du principal intéressé au navire; celui-ci est tenu de procéder immédiatement au rachat, à peine du quadruple au profit du matelot détenu.

—

ART. 270.

Tout matelot qui justifie qu'il est congédié sans cause valable, a droit à une indemnité contre le capitaine.

L'indemnité est fixée au tiers des loyers, si le congé a lieu avant le voyage commencé.

L'indemnité est fixée à la totalité des loyers et aux frais de retour, si le congé a lieu pendant le cours du voyage.

Le capitaine ne peut, dans aucun des cas ci-dessus, répéter le montant de l'indemnité contre le propriétaire du navire.

Il n'y a pas lieu à indemnité, si le matelot est congédié avant la clôture du rôle d'équipage.

Dans aucun cas, le capitaine ne peut congédier un matelot dans les pays étrangers.

SOMMAIRE.

622. Faculté pour le capitaine de congédier à son gré les gens de l'équipage.

623. Indemnité à laquelle il est tenu, si le congé est donné sans cause valable avant le départ.

624. S'il est donné pendant le voyage.
625. Caractère de la faculté de congédier les matelots pour cause valable. Causes qui sont indiquées comme telles par Valin.
626. Que faut-il statuer depuis le Code?
627. La cause valable est présumée. Conséquences. Admissibilité de la preuve contraire, même dans le cas de congé à l'étranger dûment autorisé.
628. Effets de la cause valable sur ce qui peut être dû au matelot. Comment se règle le droit de conduite ?
629. Le congé donné dans le lieu de la demeure des propriétaires doit-il recevoir leur aveu?
630. L'indemnité résultant du défaut de cause valable est à la charge personnelle du capitaine.
631. Est-il dû une indemnité, si le capitaine a forcé le matelot de demander son débarquement ?
632. Le matelot ne peut, dans aucun cas, être débarqué dans les colonies ou à l'étranger. Nature de cette prohibition. Conséquences.
633. Le congé donné avant la clôture du rôle d'équipage n'entraine aucune indemnité.

622. — L'engagement des gens de mer est un contrat de louage d'œuvres et d'industrie purement volontaire dans l'origine ; il devient obligatoire dès qu'il a été régulièrement convenu et accepté.

Dès-lors, et aux termes de l'article 1134, il forme la loi des parties, chacune d'elles est tenue de l'exécuter en ce qui la concerne, sous les peines de droit. Nous avons déjà examiné les conséquences de la rupture du voyage à l'endroit de cette obligation.

L'article 270 s'occupe du cas où par un motif quelconque, le capitaine croirait devoir congédier un matelot. Cette faculté, qu'on a contestée, ne saurait l'être en réalité ;

il était impossible de contraindre un capitaine à conserver à bord un matelot qu'il reconnaîtrait impropre au service pour lequel il l'avait engagé, ou dont le caractère et la conduite lui inspireraient des craintes plus ou moins fondées.

Le capitaine peut donc, à son gré, congédier un matelot, même sans cause valable. Ce cas ne constituerait qu'une inexécution à l'endroit d'une obligation de faire, laquelle ne pourrait que se résoudre en une allocation de dommages-intérêts.

623. — Il n'y a donc pas dans cette faculté une dérogation au droit commun, mais cette dérogation se réalise dans la détermination de l'indemnité que le matelot congédié sans cause valable peut et doit obtenir.

Nous avons déjà rappelé cette règle d'équité suivant laquelle celui qui est en état de faire le service auquel il s'était engagé doit être intégralement payé, s'il en est empêché par le fait exclusif du maître.[1] Or, ce n'est pas ce que le législateur commercial a consacré, le matelot congédié sans cause valable avant le départ n'a droit, pour toute indemnité, qu'au tiers des loyers qu'il eût gagné pendant le voyage.

Ce qui l'a déterminé, c'est, d'une part, l'importance du danger que peut offrir l'incapacité ou l'inconduite du matelot, importance telle qu'on ne pouvait pas négliger les craintes que le capitaine aurait plus ou moins légèrement conçues. Il valait mieux pêcher par un excès de précau-

[1] L. 38., Dig. *Locati Cond.*

tion, que de s'exposer aux irrémédiables malheurs d'une sécurité trompeuse.

C'est que, de l'autre, l'indemnité sera suffisante pour couvrir le matelot du préjudice que le congé lui occasionne, elle atteindra ordinairement à un chiffre tel, qu'il aura et au-delà les moyens de vivre en attendant qu'il ait contracté un nouvel engagement.

La détermination de cette indemnité est facile pour l'engagement au mois ou au voyage, elle l'est moins pour l'engagement au profit ou au fret. C'est à la justice qu'il appartient d'attribuer la quotité de ce qui serait dû au matelot.

Dans cette première disposition, la loi ne s'occupe pas du droit de conduite; elle suppose que le congé, se réalisant au lieu de l'armement, s'effectue au domicile du matelot. Il est donc certain que si le capitaine avait appelé des matelots appartenant à un autre quartier, il devrait leur payer, indépendamment du tiers de leurs loyers, les frais de conduite pour retourner chez eux.

Dans tous les cas, l'indemnité du tiers des loyers désintéresse totalement les matelots, ils ne pourraient donc réclamer en outre le prix des journées qu'ils auraient employées à l'équipement du navire.

624. — Si le congé sans cause valable est donné pendant le voyage, la loi en revient au droit commun. L'indemnité due dans ce cas est de la totalité des loyers et du droit de conduite pour le retour des matelots. Tout autre indemnité aurait pu ne pas couvrir le préjudice que

la durée incertaine de ce retour peut occasionner au matelot injustement congédié.

625. — La faculté de congédier les matelots pour cause valable n'est pas seulement un droit pour le capitaine, elle est un véritable devoir qui lui est imposé non-seulement par la responsabilité qu'il encourt, mais encore dans l'intérêt du navire et de la cargaison, pouvant se trouver gravement compromis par les fautes que le congé a pour objet de prévenir.

Valin considérait comme cause valable de congé : pour les matelots et pour tout officier marinier, s'ils ne savaient pas leur métier, s'ils étaient blasphémateurs, voleurs, mutins, violents ou querelleurs de manière à causer du désordre dans le navire, enfin, s'ils se montraient indociles ou rebelles aux ordres qu'ils recevaient.

Pour les officiers majors ou le chirurgien, il suffisait, outre l'incapacité, de causes moins graves, parce qu'on devait exiger d'eux une certaine politesse; comme s'ils manquaient considérablement au maître ou s'ils faisaient naître par leur faute une inimitié entre eux et lui, ou si, appelés en son absence à commander, ils maltraitaient l'équipage.

Cependant, ajoutait Valin, quant au pilote et au capitaine en second, quelque cause qu'il y ait de les congédier, le maître aurait tort de l'entreprendre de son chef, il devrait se pourvoir en justice, sans quoi il s'exposerait à répondre des événements qui en pourraient résulter envers les propriétaires, car, enfin, les officiers de ce rang sont trop nécessaires pour la conduite du navire pour

qu'on puisse s'en passer ; et, d'un autre côté, il n'est pas facile de les remplacer exactement, au moins pendant le voyage. [1]

626. — Les causes de congé sont aujourd'hui laissées par la loi à la prudence du capitaine d'abord, à l'appréciation de la justice ensuite. Agissant sous sa responsabilité personnelle et à ses risques et périls, le capitaine a la plus entière latitude non-seulement à l'endroit des matelots, mais encore des officiers du bord et du capitaine en second lui-même ; la résistance et l'opposition devraient être d'autant plus promptement réprimées qu'elles partiraient de plus haut. Quant au pilote, l'usage d'en embarquer un pour tout le voyage étant abandonné, il n'y a plus à s'en occuper,

627. — La loi s'en rapporte à cet égard tellement à la prudence du capitaine, que le congé donné par lui est présumé avoir une cause valable; c'est ainsi que notre article l'admet en obligeant les matelots à justifier qu'ils sont congédiés sans cause valable. Cette justification, ayant pour objet un fait négatif, sera souvent très-difficile à fournir. C'est à la sagesse des tribunaux à concilier les intérêts réciproques, et à empêcher surtout que la juste protection que l'article 270 a entendu assurer aux matelots ne devienne stérile et vaine. Ils pourront donc trouver, dans les explications réciproques des parties, cette preuve que la loi oblige les matelots à fournir.

[1] Art. 10. Tit. *des Loyers des Matelots*.

La preuve contraire contre les reproches articulés par le capitaine est admissible en justice, alors même que le congé donné à l'étranger aurait été autorisé par le consul. Cette autorisation, en effet, peut n'être que la conséquence du désir de ramener la concorde à bord, ou n'avoir été donnée que dans l'intérêt du matelot lui-même pour le soustraire aux persécutions que l'irritation du capitaine peut faire craindre. Son existence n'est donc pas un obstacle à ce que, revenu en France, le matelot demande et obtienne la faculté de prouver qu'il a été congédié sans cause valable.

628. — Si le congé a une cause valable, il n'est dû aucune indemnité, le matelot ne reçoit que les loyers dus proportionnellement au temps qu'il a servi, s'il est congédié pendant le voyage; que le prix des journées par lui employées à l'équipement du navire, si le congé à précédé le départ.

Si le congé pour cause valable est donné dans les colonies ou à l'étranger, le matelot doit-il obtenir les frais de conduite? La raison de douter se tire de la faute personnelle qui motive la résiliation de l'engagement, mais il est évident d'autre part qu'un refus absolu pourrait, dans certains cas, aboutir à une injustice.

Aussi, l'arrêté du 5 germinal an XII laissait au commissaire des classes ou au consul à décider si la conduite doit être payée ou non, suivant les motifs qui ont déterminé le congé et dont mention doit être faite sur le rôle d'équipage. Cette faculté, en ce qui concerne les consuls

à l'étranger, a été expressément confirmée par l'article 24 de l'ordonnance du 29 octobre 1833.

Des difficultés s'étant élevées sur le caractère de la décision rendue par l'officier des classes ou par le consul, la Cour de cassation a jugé, le 8 mars 1832, qu'elle était définitive et obligatoire ; qu'elle ne pouvait être ni déférée aux tribunaux, ni être réformée par eux.

629. — Valin appliquait aux congés des matelots la règle consacrée pour la composition de l'équipage, il enseignait en conséquence que dans le lieu de la demeure des propriétaires, le capitaine ne pouvait congédier les matelots sans l'aveu de ces propriétaires.

Cette doctrine nous paraît repoussée par la raison et par la loi. Comme l'observe M. Locré, le propriétaire n'a aucune espèce d'intérêt à ce que le capitaine conserve un matelot; point d'intérêt sous le rapport de la présence du matelot, car un matelot n'est pas un homme assez important pour que le salut du navire dépende de sa présence; point d'intérêt sous le rapport des suites du renvoi, puisque le capitaine supporte seul l'indemnité, lorsque le matelot a été congédié sans cause valable.

Le capitaine, au contraire, répond des matelots, et cette responsabilité, déjà fort lourde, deviendrait injuste et accablante, s'il lui fallait se servir malgré lui d'un sujet dont il n'a reconnu les vices qu'après l'avoir arrêté. C'est ce qui arriverait pourtant, si le propriétaire s'obstinait à ne pas consentir à son renvoi.

Le capitaine a donc un intérêt majeur à pouvoir, dans tous les lieux, congédier à son gré celui qu'il ne croirait

pouvoir conserver sans dangers. Ce qui prouve que la loi ne l'a pas entendu autrement, c'est que l'article 270 ne renouvelle plus la disposition écrite dans l'article 223.[1]

630. — Tout ce qu'on exige de lui, c'est qu'il indemnise celui qu'il congédierait sans cause valable, et cette indemnité lui est imposée personnellement. On lui interdit en effet tout recours contre l'armement, à raison de ce qu'il aura payé à ce titre.

Ce défaut de recours n'est relatif qu'à l'indemnité elle-même et ne saurait dans aucune circonstance enrichir le propriétaire. Ainsi, si le congé était donné pendant le voyage, le capitaine pourrait se faire rembourser de tous les loyers gagnés depuis le départ jusqu'au jour du congé. Il est évident que l'armement ayant profité des services, en devrait la récompense. Il en serait de même du prix des journées employées à l'équipement du navire, dans le cas où le congé serait donné avant le départ. Bien que compris dans l'indemnité du tiers, le prix n'en serait pas moins dû par l'armement et devrait être restitué au capitaine.

631. — Ce qui pouvait résulter de l'obligation pour le capitaine de payer personnellement l'indemnité, c'était d'arriver au but qu'il se propose d'une manière indirecte en amenant le matelot à provoquer lui-même son débarquement, parce qu'il lui rendrait son séjour sur le navire insupportable.

[1] V. Locré, *Esprit du Code de comm.*, art. 270.

Il est certain que dans cette hypothèse le matelot obtiendrait d'être débarqué. Mais la preuve des mauvais traitements devant lesquels il a cédé lui ferait allouer l'indemnité de l'article 270. Il ne saurait y avoir aucune différence entre le capitaine qui donne congé sans cause valable et celui qui se met en position d'être contraint à le recevoir.

632. — La faculté de congédier les matelots avec ou sans cause valable ne reçoit qu'une seule exception, à savoir, si le navire se trouve dans les colonies ou à l'étranger. Dans le premier cas, le débarquement doit être autorisé par le commissaire des classes ; dans le second, par le consul, ce qui rend le débarquement impossible dans les lieux où il ne s'en trouve aucun. L'inobservation de ces formalités donnerait lieu contre le capitaine à une amende de 300 francs pour chaque homme débarqué sans autorisation.[1]

Cette disposition n'est pas seulement dans l'intérêt des matelots et n'a pas pour objet unique d'empêcher qu'on ne les jette sur la première plage venue, éloignés de tout secours, de tous moyens de rapatriement ; elle est, en outre, d'ordre public. L'Etat n'a pas voulu perdre un instant de vue les matelots. Or le débarquement tromperait cette surveillance et deviendrait un moyen facile de désertion. Aussi est-il absolument prohibé, alors même qu'il serait demandé ou expressément consenti par le matelot lui-même.

[1] Art. 15, tit. 14 de l'ordonnance du 31 octobre 1784.

Le capitaine qui aurait contrevenu à cette prohibition aurait donc manqué à ses devoirs envers l'Etat lui-même. Il serait non-seulement exposé à l'amende et aux dommages-intérêts envers les matelots, mais encore atteint d'une peine disciplinaire pouvant aller jusqu'à la privation du droit de commander.

Le débarquement en France n'a pas besoin d'être autorisé par le commissaire des classes, mais il doit lui être déclaré, pour qu'il en fasse la mention sur le rôle d'équipage, à peine d'une amende contre le capitaine de soixante francs par personne débarquée.

633. — L'engagement des matelots n'est définitif que par l'assentiment du commissaire des classes, qui pourrait avoir de justes motifs d'empêcher leur embarquement. Les matelots ne peuvent servir sur la marine marchande que s'ils sont, momentanément du moins, libres de tout engagement envers l'Etat. L'exécution de cette régle a donné naissance à la revue du commissaire des classes et à l'obligation de se pourvoir du rôle d'équipage que ce fonctionnaire est chargé de délivrer.

La clôture de ce rôle ratifie en quelque sorte l'engagement des matelots et le rend obligatoire. Jusque-là donc cet engagement n'est qu'un projet pouvant ou non sortir à effet.

Cette incertitude parut devoir être prise en considération au tribunal et au conseil de commerce de Rouen. Ils proposèrent donc de déclarer que le congé donné avant la clôture du rôle d'équipage ne donnât lieu à aucune indemnité. C'est ce que l'article 270 consacra.

Il suit delà que le matelot ainsi congédié n'a droit qu'au prix des journées employées à l'équipement du navire.

—

ART. 271.

Le navire et le fret sont spécialement affectés aux loyers des matelots.

ART. 272.

Toutes les dispositions concernant les loyers, pansement et rachat des matelots sont communes aux officiers et à tous autres gens de l'équipage.

SOMMAIRE.

634. La créance des matelots pour loyers est privilégiée sur le navire et sur le fret. Motifs.
635. Conséquences de ce privilége quant aux chargeurs.
636. Comment doivent être payés les loyers. Dérogation aux règles ordinaires. Motifs.
637, Nullité du payement fait contrairement aux prescriptions de la loi.
638. Comment s'opère le payement en cas de désarmement au port du départ. Genre de preuve admissible.
639. L'indemnité en cas de maladie, de blessure, de mort ou de captivité, est accordée au capitaine et aux autres officiers.

634. — Le payement des loyers des matelots et autres gens de l'équipage, soit dans une des hypothèses que nous venons de parcourir, soit dans celle de l'exécution entière de l'engagement, est la rigoureuse conséquence des services qu'ils ont rendus, et leur juste, leur indispensable récompense. Cette nécessité d'ailleurs résulterait du contrat lui-même.

Mais les matelots étaient plus que des créanciers ordinaires, bien mieux placés même que ceux qui avaient fait des fournitures ou avancé des fonds pour le voyage. Non-seulement la loi les distingue de ceux-ci, en leur accordant un rang plus avantageux pour leur privilége sur le navire, mais encore elle consacre en leur faveur un droit que nul ne saurait réclamer, à savoir, un privilége sur le fret. Le fret est le produit du navire, et il n'est acquis que par le zèle et le dévouement de l'équipage. Il était donc équitable de déclarer qu'il ne devrait être retiré par le propriétaire qu'après payement des salaires.

635. — La disposition de l'article 271 affecte exclusivement les propriétaires ou armateurs du navire. Elle reste étrangère aux chargeurs, en ce sens que, s'ils ont payé régulièrement le fret qu'ils doivent, ils ne sauraient être recherchés par l'équipage; ils ont pu supposer que celui-ci était désintéressé; ils ont dû l'admettre ainsi lorsque le contraire ne leur a jamais été dénoncé; ils ont dû payer lorsque, le voyage accompli, le propriétaire les a sommés de le faire; ce payement les libère entièrement envers tous les intéressés.

Le fondement juridique de cette règle se puise dans

la négligence imputable à l'équipage. Il devait faire opposition au payement du fret, en saisir-arrêter le montant entre les mains du débiteur qui n'aurait payé ni pu payer, au mépris de l'une ou de l'autre.

De là on a conclu avec raison qu'il n'y a faute de l'équipage que s'il a été en position de remplir utilement le devoir qui lui est imposé. Or, cette possibilité n'aurait réellement pas existé si les chargeurs avaient payé d'avance le montant du fret. Aussi a-t-on admis que ce payement reste à leurs périls et risques, et qu'ils seraient obligés envers l'équipage, si à la fin du voyage celui-ci s'était opposé au payement ou avait saisi-arrêté le fret en temps opportun.

Le privilége sur le navire et sur le fret existe non-seulement pour les loyers proprement dits, mais encore pour toute indemnité en tenant lieu, et pour le droit de conduite. Tout ce que reçoivent les matelots, dans les hypothèses des articles précédents, leur est accordé à titre de salaires, il participe donc au caractère de ceux-ci et doit être recouvré comme ils le seraient eux-mêmes.

636. — Le payement des matelots ne peut être fait dans les formes ordinaires. Les retenues auxquelles ils sont soumis dans l'intérêt de la caisse des invalides d'une part, de l'autre, le désir de les empêcher de consommer dans la débauche ce qu'ils auraient reçu, au grand détriment de leur famille, dictaient des précautions auxquelles la législation n'a jamais hésité à pourvoir.

En première ligne, les salaires des matelots ne peuvent être payés qu'au port d'armement, alors même que, n'é-

tant engagés que pour le voyage d'aller, ils seraient débarqués au port de destination. L'article 5 de la déclaration du 18 décembre 1728 défend aux maîtres de payer dans les pays étrangers, aux matelots de leur équipage, ce qui pourra leur être dû pour leurs loyers, à peine de cent livres d'amende.

L'arrêté du conseil du 9 juillet 1734 ajoute que dans le cas où le vaisseau désarmera dans un autre port que celui d'où il est parti, les loyers des matelots leur seront payés entre les mains des officiers des classes, et ne seront remis aux matelots qu'au lieu de leur département, lorsqu'ils y seront arrivés.

Enfin, dans le cas de désarmement dans les colonies d'Amérique, l'ordonnance du 19 juillet 1742 veut que le décompte des matelots leur soit fait en présence de l'officier de marine de la colonie, auquel le maître remettra une lettre de change du montant, tirée en France sur l'armateur, pour, lesdits décompte et lettre de change être par ces officiers envoyés au commissaire de marine du lieu où le vaisseau a été armé, lequel, après qu'il aura été payé de la lettre de change, payera les matelots ou leurs familles.

Ces prescriptions qui, indépendamment du double but déjà signalé, avaient encore celui d'empêcher les désertions par la crainte de perdre les loyers acquis, étaient facilement éludées. Avant de partir, les matelots contractaient des dettes; pendant le voyage, ils obtenaient des membres de l'équipage des avances, ce qui amenait, soit la saisie, soit une compensation, et absorbait ainsi les

loyers, contrairement au désir de la loi, et annihilait les précautions qu'elle avait sanctionnées.

Mais l'ordonnance du 1er novembre 1745 vint mettre un terme à cet état des choses. Elle déclare le salaire des matelots insaisissable, à moins que les sommes prétendues par les créanciers ne soient dues par les matelots ou leur famille pour loyer de maison, subsistances ou hardes qui leur auront été fournies du consentement du commissaire ou autres officiers des classes, et qu'elles n'aient été apostillées par lesdits officiers sur les registres et matricules des gens de mer.

Elle défend à tous officiers mariniers ou non mariniers de rien prêter ou avancer aux matelots pendant le voyage, sous quelque prétexte que ce soit, à peine de perte et de privation des sommes avancées et, en outre, d'une amende de 50 livres ;

Elle déclare nuls et de nuls effets tous billets ou obligations souscrits par les matelots en faveur des membres de l'équipage du navire sur lequel ils auront servis, et défend aux juges d'y avoir égard, quand même ces billets ou obligations seraient d'une date antérieure ou postérieure au temps que le voyage aurait duré.

637. — Ce que ces ordonnances voulaient, notre législateur ne pouvait pas ne pas le vouloir. Aussi, devrait-on décider aujourd'hui ce qu'on aurait décidé à l'époque où elles furent rendues. Leurs dispositions sont encore absolument obligatoires.

Cependant la doctrine moderne a émis quelque doute sur l'effet du payement fait aux matelots, contrairement

aux prescriptions des ordonnances de 1728, 1734 et 1742. On a fait remarquer que, contrairement à celle de 1745, les premières ne déclarent pas la nullité de ces payements.

Mais cette nullité nous paraît la conséquence rigoureuse de leur texte même, c'est ce que Valin avait admis, et c'est ce qui nous semble résulter de l'article 30 de l'ordonnance du 29 octobre 1833.

638. — Lorsque, le voyage accompli, le désarmement s'opère au port du départ, le décompte des matelots est fait par le commissaire des classes, il est d'usage que le payement s'effectue au même moment et en présence de ce fonctionnaire, dont l'attestation constituerait une preuve régulière.

Toutefois, la part acquise au matelot peut n'être payée que plus tard et hors la présence du commissaire, qui n'est pas prescrite à peine de nullité. La preuve de ce payement devrait alors être fournie ; cependant, et en cas de dénégation, l'affirmation du propriétaire suffirait.

639. — Les dispositions des articles précédents sur les loyers en cas de maladie, blessure ou mort, et sur le rachat en cas de captivité profitent à tous les officiers du bord et au capitaine lui-même comme aux simples matelots. On ne pouvait, en effet, faire une différence quelconque entre les uns et les autres. Les effets étant les mêmes, les résultats devaient être identiques.

TITRE VI.

Des Chartes parties, Nolissements ou Affrétements.

—

ART. 273.

Toute convention pour louage d'un vaisseau, ap-
pelée charte partie, affrétement ou nolissement, doit être rédigée par écrit.

Elle énonce :

Le nom et le tonnage du navire,

Le nom du capitaine,

Les noms du fréteur et de l'affréteur,

Le lieu et le temps convenus pour la charge et pour la décharge,

Le prix du fret ou nolis,

Si l'affrétement est total ou partiel,

L'indemnité convenue pour le cas de retard.

ART. 274.

Si le temps de la charge et de la décharge du navire n'est point fixé par les conventions des parties, il est réglé suivant l'usage des lieux.

ART. 275.

Si le navire est frété au mois, et s'il n'y a convention contraire, le fret court du jour où le navire a fait voile.

SOMMAIRE.

610. Objet que se propose la location d'un navire.
611. Ce qui a fait donner à ce contrat le nom de charte partie. Édit de 1657 quant à sa forme
2. L'ordonnance de 1681 prescrivit seulement de la rédiger par écrit. Conséquences. Caractère de cette disposition.
Sa forme sous le Code doit être faite à double original et signée des parties.
644. Cette signature peut-elle être suppléée par celle du courtier qui s'est entremis?
645. Conséquences du défaut d'acte écrit. Preuves admissibles.
646. N'est pas indispensable pour le petit cabotage ?
647. En résulte-t-il qu'on pourrait en prouver l'existence par témoins? Examen d'un arrêt de la Cour d'Aix qui parait admettre l'affirmative.
648. Enonciations que la charte partie doit contenir. Nom et tonnage du navire. Objet de cette indication. Effets de son omission.
649. Le nom du capitaine. Conséquences quant à la faculté laissée par l'article 218 au propriétaire.
650. Les noms du fréteur et de l'affréteur. Discussion au conseil d'Etat.
651. Le lieu et le temps de la charge et de la décharge. Ce que comprend cette prescription.
652. La détermination des jours de planches est surtout dans l'intérêt du chargeur. Conséquences, si le pacte est obscur ou ambigu.

653. Comment il est suppléé à l'omission dans la charte partie de la détermination des staries. Délai accordé par l'usage. Caractère de ce délai dans tous les cas.

654. Effet de l'obligation de charger *le plus tôt possible*.

655. La charte partie doit, en outre, indiquer le fret. Effet de l'omission.

656. Le caractère et l'étendue de la location.

657. Enfin, l'indemnité pour le retard. Caractère de cette indemnité. Effet du silence gardé par les parties.

658. La charte partie peut renfermer toutes autres conditions qui n'ont rien de contraire à l'équite naturelle, à la police de l'Etat et aux bonnes mœurs.

659. Comment peut être stipulé le droit de chapeau ?

660. Ce droit appartient-il au capitaine ou à l'armateur ?

661. Dans les affrétements au mois, le fret ne court que du jour où le navire a fait voile. Motifs de cette disposition.

640. — Un navire est essentiellement susceptible de location. Il est fort rare, en effet, qu'il soit exclusivement destiné aux opérations porsonnelles de son propriétaire, qui, étranger bien souvent au commerce, n'a acquis le navire que pour l'affréter à des tiers.

L'affrétement peut avoir un double objet : ou la cession de l'exploitation et de la jouissance du navire pendant un temps déterminé, avec obligation pour le preneur de l'armer lui-même et de l'équiper, ou l'acceptation d'une certaine quantité de marchandises à transporter dans une localité convenue. C'est ce dernier contrat dont le législateur s'occupe exclusivement dans le titre, dans l'examen duquel nous entrons, et dans les deux titres suivants.

641 — Le contrat destiné à constater la convention est appelé charte partie. Cette qualification provient de ce que, dans l'origine, il était rédigé sur une charte qu'on coupait, de haut en bas, en deux parts, dont une pour chacune des parties contractantes, qui les représentaient et les rassemblaient, lorsqu'il était question entre elles de reconnaître et de constater ce dont on était convenu En s'assurant, dit Pothier, par le rapport que chacune des parts devait avoir avec l'autre, qu'elles étaient le véritable original sur lequel la convention avait été écrite, on prévenait les artifices des faussaires.[1]

Cet usage n'était pas sans inconvenients. Comment, en effet, rétablir le contrat lorsque l'intérêt personnel poussait l'un des contractants à dissimuler la partie dont il était en possession, ou à profiter de ce qu'elle était adirée ou perdue pour contester les prétentions de l'autre? Aussi finit-on, tout en conservant le nom, par adopter un autre mode de rédaction.

Il paraît même que le législateur eut d'abord la pensée de recourir à la forme authentique. Un édit de décembre 1657 créait dans chaque siége d'amirauté deux offices de notaires-greffiers pour y recevoir les chartes parties et autres contrats maritimes, à l'exclusion des autres notaires.

Mais cet édit était tellement peu en rapport avec les besoins du commerce, qu'il ne fut jamais exécuté. Repoussé en fait par la pratique, il fut formellement abrogé par l'ordonnance de 1681.

[1] Des *Chartes parties*, n° 1.

642. — Celle-ci se borna à prescrire que la charte partie ou le contrat, dit d'affrétement dans l'Océan, de nolissement dans la Méditerranée, fût contracté par écrit, ce qui permettait la forme sous seing privé comme la forme authentique. Cette prescription, au reste, ne se référait qu'à l'exécution de l'acte et qu'à sa constatation légale, car, ainsi que l'observe Valin, la convention verbalement convenue n'en était pas moins valable si les parties la reconnaissaient. Mais, en cas de dénégation, la preuve par témoins ne pouvait être reçue que jusqu'à la somme de cent livres, conformément à l'ordonnance de Moulins. S'il s'agissait d'une somme supérieure et s'il n'existait aucun écrit, on devait s'en référer au serment de la partie déniant le contrat.

643. — Le Code de commerce a suivi les errements de l'ordonnance. La charte partie doit être constatée par écrit, elle peut être faite sous seing privé ou par acte authentique. Dans le premier cas, elle doit, comme tous les actes synallagmatiques renfermant des obligations réciproques, être rédigée à double original.

La loi n'avait pas besoin d'exprimer la nécessité de la signature des parties. Les actes sous seing privés notamment n'existent réellement que lorsqu'ils en sont revêtus. La déclaration du notaire, que la partie n'a pu ou su signer, équivaut à la signature elle-même et assure la validité de l'acte authentique.

644. — Cette déclaration, émanée du courtier qui a rédigé la charte partie, produirait-elle le même effet?

L'affirmative était enseignée par Valin ; lorsque le maître ne sait pas signer, disait-il, le courtier signe pour lui et le maître est engagé comme s'il eût signé. La foi publique l'exige de la sorte, quoique ces courtiers ne soient pas établis à titre d'office, mais seulement par commission de M. l'amiral, parce qu'ils ont serment en justice, ce qui les rend officiers publics en cette partie. Ainsi la charte partie qu'ils ont faite est le titre commun du maître et de l'affréteur, contre lequel on n'est pas plus recevable à proposer aucune autre convention supposée faite avant ou après, que contre tout autre acte par écrit.[1]

A plus forte raison devrait-il en être ainsi depuis que les courtiers existent à titre d'office, et sont commissionnés par le gouvernement. Cependant il serait difficile de l'admettre en présence de l'article 109 du Code de commerce, et surtout en présence des articles 79 et 80 du même Code.

Ainsi, pour les assurances, les courtiers sont formellement appelés à suppléer les notaires, ils en attestent la vérité par leur signature. Pour les affrètements, au contraire, ils sont seulement appelés à en faire le courtage, tout au plus donc peuvent-ils en attester la réalité, et dès-lors le bordereau ou arrêté qu'il en délivrerait ne ferait preuve que s'il était signé par les parties, aux termes de l'article 109.

645. — L'omission d'un acte écrit ne produirait d'autres conséquences, sous l'empire du Code, que celles

[1] Art. 1er, tit. des *Chartes parties*.

que Valin en déduisait sous l'ordonnance. La discussion au conseil d'Etat le prouve d'une manière évidente. Si l'on veut que la convention soit rédigée par écrit à peine de nullité, disait l'archichancelier, il faut le dire ; si l'on ne veut pas établir cette peine, il faut le dire encore. Sur cette observation, l'article fut renvoyé à la section, pour qu'elle avisât.

Celle-ci ne crut pas devoir suivre le conseil de l'archichancelier, elle continua le silence que gardait le projet, et ce silence suffit pour qu'on ne puisse admettre la nullité. L'exigence d'un acte écrit dans l'article 273 n'a donc qu'un seul objet, à savoir, l'intention de placer la charte partie sous l'empire de la règle générale de l'article 1341 du Code Napoléon, en la faisant sortir de l'exception que cet article admet pour les matières commerciales. Ainsi, on ne pourra prouver par témoins l'existence de la charte partie; mais n'eût-elle été convenue que verbalement, qu'elle sera obligatoire si cette existence est acquise indépendamment de toute convention directe, par des documents écrits émanant des parties.

Ainsi la déclaration sur le livre de bord, la correspondance ou les livres des parties, les factures au bas desquelles serait écrit l'engagement du capitaine, l'aveu judiciaire du défendeur ou le refus du serment litis-décisoire remplaceraient utilement la convention. C'est ce qui explique qu'on ait refusé d'appliquer la peine de nullité à l'absence de celle-ci.

Il est une autre preuve plus énergique encore que celle que nous venons d'indiquer, et qui justifie toute la sa-

gesse de ce refus, celle qui résulterait de l'exécution de la convention verbale, par exemple le chargement à bord réalisé ou commencé par l'affréteur. L'impossibilité de l'expliquer autrement que par l'existence d'une charte partie devait nécessairement la faire admettre.

Dès-lors le connaissement, justifiant le chargé, suppléerait utilement la charte partie, ou plutôt deviendrait, s'il est régulier, la charte partie elle-même; mais, à défaut du connaissement, le fait matériel du chargement suffirait pour contraindre celui qui l'a fait, comme celui qui l'a reçu, à l'exécution ultérieure telle que la comporte l'opération. L'article 292 prouve que le législateur a lui-même accepté cette charte partie tacite.

646. — Dans l'ancienne pratique, on ne recourait à la charte-partie proprement dite que dans le cas d'affrétements considerables. Valin nous apprend que pour le chargement des petits bâtiments qui n'allaient que d'un endroit à un autre peu éloigné, qui ne quittaient pas le ressort de l'amirauté, on se contentait de donner au patron une facture des choses qu'il était convenu de transporter, ou une lettre de voiture, si le chargement était pour le compte d'un tiers.

Cet usage est encore pratiqué de nos jours non-seulement dans le petit cabotage, mais encore dans le grand cabotage, et même dans la navigation au long cours. Ainsi, celui qui n'a à expédier que quelques colis de peu d'importance, quelle que soit d'ailleurs la destination, ne contracte pas de charte partie, il se contente de traiter verbalement avec le capitaine et d'envoyer à bord la-

marchandise dont il a d'abord donné l'état et dont il lui est délivré un connaissement.

Tout cela est parfaitement régulier au point de vue que nous indiquions tout à l'heure : l'état de la marchandise, la lettre de voiture, et surtout le connaissement suppléent à la charte-partie et la remplacent suffisamment, aucune difficulté sérieuse ne saurait donc s'élever lorsque ces titres ou l'un d'eux existent.

647. — Mais si tout se réduit à une promesse réciproque, la dénégation qu'en ferait une des parties pourrait-elle être détruite par la preuve testimoniale ? Evidemment non, quand même il s'agirait d'une opération au petit cabotage. Il ne s'agit pas moins, en effet, de la location du navire, et cette location, qui n'exige pas dans tous les cas une charte partie, n'en doit pas moins être établie par écrit. Le capitaine qui n'a pas exigé une facture ou lettre de voiture, le chargeur qui a négligé de recueillir sur les pièces l'assentiment du capitaine, a aveuglement suivi la foi de l'autre partie, l'engagement ne sera pas nul, mais l'absence d'une preuve quelconque le rendra sans effets.

Or cette preuve ne pourrait résulter que d'un écrit, quel qu'il fût ; à défaut, notre article place les parties sous l'empire de la règle édictée par l'article 1341 du Code Napoléon.

La preuve testimoniale ne serait donc admissible que si l'intérêt du litige n'excédait pas cent cinquante francs. On comprend dès-lors qu'elle ait été admise par deux arrêts successifs de la Cour de Bruxelles, des 16 octo-

bre et 15 novembre 1816. Dans chacune de ces espèces, la somme réclamée ne dépassait pas ce chiffre.

Il n'en est pas de même d'un arrêt de la Cour d'Aix, du 28 avril 1846. Celui-ci juge *in terminis* que l'article 273 est inapplicable aux affrétements au petit cabotage. En pareille matière, dit l'arrêt, ce ne sont point les bâtiments servant au transport, mais uniquement les marchandises à transporter qui sont l'objet de la convention, et qui en déterminent la nature et le caractère.[1]

Cette proposition est aussi subtile qu'ingénieuse, mais ce qui est remarquable, c'est que la Cour, tout en déclarant l'article 273 inapplicable, va en faire une sage application. En effet, elle n'arrive pas à déclarer la preuve testimoniale admissible, ce qui serait la conséquence de l'inapplicabilité de l'article 273, elle se borne à conclure que la preuve de l'affrétement peut résulter de la correspondance, des livres, de l'interrogatoire des parties. Or, nous venons de le dire, l'article 273, loin de proscrire ces moyens, les admet tous, même pour l'affrétement au long cours. En définitive donc, l'arrêt, comme nous le disons, ne fait qu'appliquer au petit cabotage ce que l'article autorise dans tous les cas.

648. — La charte partie, lorsque elle est rédigée par écrit, doit énoncer le nom et le tonnage du navire. Cette indication, quant au nom, est d'autant plus essentielle qu'elle spécialise la chose qui fait la matière de la location. Aussi, est-elle exigée à peine de nullité ; son ab-

[1] D. P., 46, 2, 136.

sence enlèverait au contrat son aliment le plus substantiel.

La déclaration du tonnage du navire a un double objet, elle concourt à établir l'identité du navire, car l'identité de portée se rencontrera plus difficilement que celle de nom. Le tonnage servira donc, cette dernière se réalisant, à préciser quel est le navire qui a été réellement affecté.

Le second objet de l'indication du tonnage est de mettre l'affréteur à même de faire ses préparatifs pour le chargement; il est évident que plus ce tonnage est important, et plus il achètera des marchandises. Or, comme il lui importe de n'en acheter que la quantité qu'il pourra expédier, il est naturel qu'il soit fixé sur cette quantité. Nous verrons, sous l'article 289, les conséquences qu'aurait pour l'armement l'erreur commise dans cette indication ou la fausse déclaration.

Toutefois, l'omission absolue de l'indication du tonnage n'anullerait pas la charte partie, il y serait suppléé par la jauge officielle, et l'affréteur ne pourrait jamais être tenu au-delà de ce qu'il a chargé ou pu charger.

649. — L'identité du navire peut encore résulter de la connaissance de celui qui le commande, la charte partie doit donc énoncer le nom du capitaine; ce nom, d'ailleurs, peut devenir un motif déterminant du contrat par la réputation d'habileté, de loyauté et d'expérience acquise à celui qui le porte.

Toutefois, ainsi que nous l'avons déjà dit, l'énonciation du nom du capitaine dans la charte partie ne confère pas aux affréteurs le droit d'exiger que ce capitaine

préside effectivement au voyage convenu. La faculté que l'article 218 confère au propriétaire étant d'ordre public, son exercice ne saurait recevoir aucun obstacle et la charte partie n'en serait pas moins obligatoire. Aussi, n'est-ce que pour répondre à toutes prévisions qu'après avoir indiqué le nom du capitaine on ajoute : *Ou tout autre pour lui*, clause qui est de plein droit sous-entendue, si elle n'est pas expressément écrite.

650. — Les contractants en la charte partie sont : d'une part, le fréteur, c'est-à-dire le propriétaire qui donne, et l'affréteur, c'est-à-dire le commerçant qui prend le navire en location ; il était dès-lors indispensable que le nom de l'un et de l'autre figurât dans la charte partie.

Cependant, le premier projet du Code ne prescrivait d'énoncer que le nom du capitaine et celui de l'affréteur, mais sa rédaction fut attaquée sous un double rapport.

Par le mot affréteur, disait-on, la loi entend désigner le marchand qui prend le navire à fret. Or, cette intention n'est pas clairement établie par l'article. Le mot affréteur est amphibologique, on pourrait l'appliquer au propriétaire du navire lui-même ; c'est à lui, en effet, qu'appartient spécialement le droit de l'affréter, c'est-à-dire de le donner à fret, il importe donc de l'expliquer de manière à rendre cette équivoque impossible.

D'autre part, n'exiger que le nom du capitaine et celui de l'affréteur, c'est faire supposer qu'au premier seul appartient le droit de souscrire l'affrétement dans tous les cas. Or, les propriétaires, sans l'assentiment desquels le contrat ne peut être souscrit au lieu de leur demeure, peuvent toujours agir directement. Lors même

qu'ils ne traitent que par l'intermédiaire du capitaine, ils n'en sont pas moins les seules parties, puisque celui-ci ne traite et ne peut traiter que comme leur représentant et mandataire.

En conséquence et pour revenir à la vérité des choses, la Cour de Rennes proposait de dire : la charte partie est passée entre les propriétaires du navire ou le capitaine en leur nom, en leur absence, hors du lieu de leur résidence, d'une part, et les chargeurs de l'autre; elle énonce le nom et le port du navire, les noms du propriétaire ou armateur, du capitaine et des marchands affréteurs, etc.

C'est là, et sauf rédaction, ce que le conseil d'État a entendu consacrer. Ce qu'il faut en conclure, c'est que la charte partie, alors même qu'elle serait contractée par le capitaine seul, en l'absence du fréteur, doit renfermer le nom de l'un et de l'autre, ainsi que celui de l'affréteur; il est de plus évident que l'omission d'indication du fréteur et de l'affréteur laissant la charte partie dépourvue de toute partie, personne ne pourrait en demander l'exécution; qu'elle resterait donc sans aucun effet. [1]

651. — Il est naturel d'insérer dans la charte partie le lieu et le temps de la charge et de la décharge; le lieu de la décharge est suffisamment indiqué par la désignation du port de destination. La charge s'opère ordinairement dans le port où le navire est amarré. Cependant le contraire peut arriver, la marchandise destinée à composer

[1] Goujet et Merger, v. *Ch. partie*, n° 20.

ou à compléter le chargement se trouvant dans un autre lieu où le navire doit aller la prendre.

Il arrive même que les parties conviennent que si ces marchandises ne se trouvaient pas en quantité suffisante au lieu indiqué, le capitaine se rendra dans un autre, à l'effet d'y compléter son chargement. La détermination du temps de la charge est surtout utile dans cette hypothèse. En effet, le capitaine ne peut réclamer, à raison des séjours que l'exécution de son engagement l'oblige de faire dans les ports désignés, d'autre indemnité que le payement des jours de surestaries excédant le délai accordé pour le chargement.

Dans tous les cas, les marchandises que le navire doit transporter doivent être livrées par l'affréteur soit à quai, soit à bord du navire ou sous palan ; il importe donc que la charte partie le détermine.

652. — L'armement a le plus haut intérêt à ce que le chargement et le déchargement du navire s'opèrent dans le plus bref délai. Cependant l'un et l'autre exigent un temps moral qu'il était impossible de refuser à l'affréteur.

Dans l'usage donc, on accorde à celui-ci un délai déterminé, ce délai constitue les staries ou jours de planches. On appelle surestaries les jours excédant le nombre stipulé au contrat.

Ce délai étant dans l'intérêt de l'affréteur, c'est lui qui est à cet égard le stipulant. C'est contre lui dès-lors que s'interprèterait le pacte obscur ou ambigu. Ainsi, la Cour de Rouen jugeait, le 24 février 1844, que lorsque, dans un contrat d'affrétement, il a été convenu que les jours

de staries courraient du lendemain du jour de l'arrivée du navire, ce délai ne peut être prorogé tacitement pendant tout le temps que les règlements locaux ne permettent pas au navire de s'approcher du quai, et que le capitaine à droit à une indemnité de séjour; qu'en vain l'affréteur dirait-il que l'arrivée du navire ne doit s'entendre que du moment où il occupe une position propre à permettre d'opérer le chargement, et que les jours de retard apportés à l'embarquement de la marchandise doivent venir en déduction du temps de séjour convenu; qu'il ne pourrait non plus exciper de la clause du contrat portant que le chargement s'opèrera suivant l'usage des lieux.[1]

653. — Faute par les parties d'être convenues des staries, elles seraient présumées s'en être référées à l'usage. Celui qui est le plus généralement suivi est d'accorder quinze jours au départ et quinze jours à l'arrivée dans les voyages au long cours ou au grand cabotage, trois jours pour les voyages au petit cabotage. Les chargeurs qui auraient laissé écouler ce délai sans l'avoir utilisé seraient tenus du payement des surestaries.

Quel que soit le délai convenu ou accordé par l'usage, ce délai est absolu et de rigueur, il se compte jour par jour, sans déduction des jours fériés, ni de ceux pendant lesquels il a été impossible de travailler. L'opinion contraire de Valin, à l'endroit des premiers, n'a pas été suivie.[2]

[1] D. P., 44, 2, 120.
[2] Rouen, 6 germinal an XII.

654. — Il arrive quelquefois que la marchandise que l'affréteur promet de charger n'est pas encore en sa possession ; comme l'arrivée de cette marchandise est incertaine, il se contente de s'engager à en faire le chargement le plus tôt possible.

L'effet de cette clause est de laisser à l'affréteur le temps moralement nécessaire pour laisser arriver la marchandise qu'il doit charger. Il n'est donc pas en retard si le temps écoulé depuis la convention n'a rien d'extraordinaire ni de trop prolongé. Mais le fréteur ne pourrait être tenu d'attendre indéfiniment l'exécution de la charte partie, il serait donc recevable et fondé, après une certaine attente, à demander à la justice la détermination d'un délai de rigueur, dont l'expiration ferait courir les surestaries.[1]

655. — Le fret est le loyer du navire, on doit donc le déterminer dans la convention. Comme l'observe Pothier, point de contrat de louage sans loyer.

Cependant le silence que la charte partie garderait à son endroit ne saurait en motiver l'annulation. Il est facile, en effet, de suppléer à cette omission, puisqu'on trouvera le prix du fret dans le connaissement qui, émanant des parties elles-mêmes, complètera sur ce point leur convention première.

Si, la marchandise n'ayant pas encore été chargée, il n'existe pas de connaissement, ou si le connaissement se tait comme la charte partie sur le prix du fret, la con-

[1] Marseille, 24 août 1831 ; *J. D. M.*, t. 12, 1, 265.

vention n'en doit pas moins sortir à effet, le fret serait alors réglé par le cours de la place auquel les parties seraient présumées s'en être référées. [1]

656. — Une indication essentielle en matière d'affrètement est celle qui détermine la nature du contrat. La location d'un navire peut avoir pour objet la totalité ou seulement une partie du navire, elle peut être faite pour un voyage entier ou pour un temps limité, au tonneau, au quintal, à forfait ou à cueillette. Nous verrons, sous l'article 286, le caractère et les effets de ces divers modes.

Le défaut de détermination de celui convenu laisserait présumer que la location porte sur le navire entier; il est donc du devoir et de l'intérêt de l'affréteur de veiller à ce qu'aucun doute ne puisse naître à cet égard.

657. — Il est de l'intérêt mutuel des parties de prévoir et de régler le retard que le chargement peut éprouver, notre article leur en fait un devoir. L'indemnité est ordinairement fixée à une somme déterminée pour chaque jour de surestaries. Cette détermination ne pourrait être modifiée par les tribunaux, elle est obligatoire par cela seul qu'elle a été convenue et arrêtée.

Son omission ne pourrait ni annuler la charte partie, ni faire refuser au capitaine le droit d'être payé des surestaries; ce qui en résulterait serait uniquement d'appeler les tribunaux à arrêter eux-mêmes le chiffre de l'indemnité.

[1] Cass.; 8 novembre 1832.

658. — L'intention du législateur, dans le titre que nous examinons, a été, non de gêner la liberté des transactions, mais de créer un droit commun auquel les parties sont censées s'être référées à défaut de convention contraire. L'ordonnance de 1681 avait cru devoir exprimer cette pensée en déclarant que la charte partie pouvait renfermer *toutes autres conditions.*

Ces conditions, disait Valin, fussent-elles contraires aux us et coutumes de la mer, n'en seraient pas moins valables, si elles n'avaient rien de contraire à l'équité naturelle, à la police de l'état, et aux bonnes mœurs.

Le silence gardé par le Code de commerce ne saurait être considéré comme dérogeant à l'ordonnance. L'esprit de notre législation conduit à une conclusion toute opposée.

La charte partie peut donc encore aujourd'hui renfermer toutes les stipulations dont il plaîra aux parties de convenir, sous la seule restriction déjà rappelée par Valin.

659. — Une des stipulations non prévue par l'article 273, et qui se trouve ordinairement dans la charte partie, est celle relative au droit de chapeau en faveur du capitaine. Ce droit peut être convenu à part, ou sè trouver confondu dans la stipulation relative au fret.

Ainsi le tribunal de commerce de Marseille jugeait, le 5 janvier 1830, que lorsque dans une charte partie le fret a été stipulé à *tant* par tonneau, *tout compris*, le dix pour cent d'avaries et chapeau que l'usage accorde au capitaine se trouvait englobé dans cette fixation, de telle

manière que le capitaine, quoique en même temps copropriétaire, est fondé à les retenir sur le fret.[1]

660. — L'attribution au capitaine d'un droit de chapeau est devenu la matière d'une difficulté. De lui à l'affréteur aucun doute ne saurait s'élever, ce dernier ne saurait jamais payer au-delà de ce qui est expressément stipulé dans la charte partie.

Mais suffit-il que ce droit ait été formellement ou tacitement compris dans celle-ci, pour que le capitaine doive le recevoir, ou bien n'est-il fondé à le faire que si ce droit lui a été expressément conféré dans son engagement avec le propriétaire du navire?

Valin paraît se prononcer en faveur du capitaine. Sa doctrine aboutit à cette conclusion que toutes les fois qu'un droit de chapeau a été promis par l'affréteur, ce droit est distinct du fret et appartient exclusivement au capitaine.[2]

Emérigon enseigne au contraire que le chapeau et le primage sont des profits qui procèdent de l'affrètement du navire, qu'ils font partie du nolis, lequel serait stipulé à un plus haut prix si on ne promettait ni primage, ni chapeau. Toutefois cet illustre juriconsulte paraît reculer devant les conséquences de sa doctrine, puisqu'il ne refuse le chapeau, à défaut de convention avec le propriétaire du navire, qu'au capitaine naviguant à la part du profit.

[1] *Journal de Marseille*, t. 11, 1, 222.
[2] Art. 3, tit. des *Chartes parties*.

M. Emile Vincent ne considère le chapeau que comme un accessoire du fret, il constitue, dit-il, une rétribution censée due au capitaine pour ses soins. La jouissance totale ou partielle attribuée au capitaine fait partie des conventions qui se font entre lui et le propriétaire du navire.[1]

Donc, à défaut de concession dans l'engagement du capitaine, le chapeau est acquis à l'armement qui en profite seul. C'est dans ce sens que le tribunal de commerce de Marseille s'est prononcé les 30 juin 1830 et 2 septembre 1842.[2]

Que le droit de chapeau procède de l'affrètement, c'est ce qui ne saurait être contesté. Mais il n'en est pas moins vrai que la pratique la plus constante l'a toujours distingué du prix de celui-ci. Ce prix a toujours été qualifié de fret ou nolis, tandis que l'autre a toujours été désigné comme le *chapeau*, *le pot de vin, la cape* ou LES CHAUSSES du capitaine.

L'attribution semble donc commandée par la nature même des choses, par cette manière unanime de les considérer ; elle ne nous paraît pas moins résulter de leur objet. M. Vincent nous le dit lui-même, le chapeau n'est que la rétribution des peines et soins que le capitaine prend et donne à la cargaison. Dès-lors, puisque c'est une prestation personnelle qu'on a entendu reconnaître, comment le profit pourrait-il en être perçu par ceux qui ne peuvent jamais fournir cette prestation ?

Il est vrai, ainsi que l'observe Emérigon, que, sans le

[1] T. 3, p. 145.
[2] *Journal de Marseille*, t. 12, 1, 1 ; et 21, 1, 235.

chapeau, le prix du fret aurait pu être plus élevé. Mais si le fréteur éprouve à cet égard un préjudice d'ailleurs assez minime, n'en est-il pas récompensé d'un autre côté. N'est-ce pas parce qu'il a compté sur l'usage qu'il connaissait parfaitement, que le capitaine s'est contenté des honoraires qui lui sont alloués? Donc le fréteur gagne d'un côté ce qu'il perd de l'autre, et l'argument s'efface et disparaît.

Nous croyons donc que le chapeau est exclusivement attribué au capitaine, à moins que le contraire n'ait été convenu entre lui et le propriétaire. Cette convention n'a pas besoin d'être expresse, elle peut résulter des faits et surtout de la conduite du capitaine, notamment de ce qu'il aurait réglé et accepté ses salaires sans y comprendre le droit de chapeau et sans protestations ni réserves à son endroit.

Or, c'est précisément ce qui se réalisait dans les deux espèces jugées par le tribunal de commerce de Marseille, qui a soin de déclarer que dans tous les cas la demande du capitaine serait non-recevable. Si le capitaine a omis de réclamer en temps utile, c'est que le chapeau ne devait pas lui appartenir, et l'on s'explique alors que le tribunal l'ait attribué à l'armement. Ce point de vue seul justifie la solution à laquelle il s'est arrêté.

661. — Nous avons dit que l'intérêt du fréteur est que le voyage s'exécute le plus tôt et le plus promptement possible. Cet intérêt fait place à l'intérêt contraire, lorsque l'affrétement est au mois. Plus le voyage se prolongera, plus le nombre de mois augmentera, et plus le

fret à recevoir sera important. Il pourrait donc arriver que, sous divers prétextes, le capitaine voulut chercher à atteindre ce résultat.

Or, cette manœuvre pourrait être tentée soit au départ, soit pendant le voyage, c'est pour la prévenir que le législateur a sanctionné les articles 275 et 295.

Ainsi, si le navire est frété au mois, le fret ne court que du jour où le navire a fait voile. Le capitaine n'a donc plus d'intérêt à retarder un départ qu'il s'empressera d'autant plus d'exécuter, que le séjour dans le port est plus préjudiciable à l'armement.

Toutefois, cette disposition étant dans l'intérêt unique de l'affréteur, il est évident que la faculté d'en répudier le bénéfice ne pouvait lui être refusée. C'est ce que consacre l'article 275, qui ne reçoit son application que s'il n'y a convention contraire.

—

ART. 276.

Si, avant le départ du navire, il y a interdiction de commerce avec le pays pour lequel il est destiné, les conventions sont résolues sans dommges-intérêts de part ni d'autre.

Le chargeur est tenu des frais de la charge et de la décharge de ses marchandises.

ART. 277.

S'il existe une force majeure qui n'empêche que pour un temps la sortie du navire, les conventions subsistent, et il n'y a pas lieu à dommages-intérêts pour le retard.

Elles subsistent également, et il n'y a pas lieu à une augmentation du fret, si la force majeure arrive avant le voyage.

ART. 278.

Le chargeur peut, pendant l'arrêt du navire, faire décharger ses marchandises à ses frais, à condition de les recharger ou d'indemniser le capitaine.

ART. 279.

Dans le cas de blocus du port pour lequel le navire est destiné, le capitaine est tenu, s'il n'a des ordres contraires, de se rendre dans un des ports voisins de la même puissance, où il lui sera permis d'aborder.

SOMMAIRE.

662. Effets de l'interdiction de commerce sur la charte partie, si elle a lieu avant le départ.
663. Caractère que cette interdiction doit offrir.

664. Quel doit être l'effet de l'interdiction conditionnelle? Arrêt de la Cour de Paris. Examen.
665. Hypothèses qui doivent être assimilées à l'interdiction absolue.
666. Les frais de charge et de décharge doivent être supportés par l'affréteur.
667. Caractère de la force majeure qui n'empêche que pour un temps la sortie du navire.
668. Ses effets sur la charte partie, quelle que soit l'époque à laquelle elle se réalise.
669. Effets qui en découlent pour chacune des parties.
670. L'affréteur peut décharger sa marchandise pendant l'arrêt. A quelles conditions ?
671. Peine qu'il encourrait s'il refusait de recharger ou s'il ne le faisait pas en temps utile.
672. Devoirs du capitaine en cas de blocus du port de destination, ou de blocus général du pays.
673. Conséquences de l'abordage dans un port appartenant à une autre nation.

662 — L'interdiction de commerce avec le pays pour lequel le navire est destiné crée un obstacle absolu au voyage projeté, elle devait donc exercer contre le fréteur l'influence que la loi lui a déjà donnée sur les engagements de l'équipage. Le contrat ne pouvait être exécuté, et l'obstacle ne pouvant être imputé qu'à une force majeure dont aucune des parties n'est responsable, la charte partie devait être résiliée sans aucuns dommages-intérêts de part ni d'autre.

Mais pour que ce résultat soit acquis, il faut que l'interdiction de commerce porte sur le lieu pour lequel le navire est destiné. Nous avons vu, sous l'article 253, le véritable sens de ces expressions, et les conséquences

qui s'en déduisent. Nous n'avons donc qu'à nous en référer à nos précédentes observations.[1]

Ainsi, tant que le navire est encore au port d'armement, le contrat n'a en réalité reçu aucune exécution réelle. Le chargement lui-même n'est qu'un moyen d'arriver à cette exécution. Les choses sont donc entières, et puisque l'interdiction de commerce ne permet plus de passer outre, les parties se trouvent de plein droit dégagées des engagements qu'elles avaient contractés en vue d'un événement désormais impossible. Nous verrons, sous l'article 299, les effets de l'interdiction survenue pendant le voyage.

663. — Mais, nous le répétons, la loi n'admet la force majeure que si l'interdiction porte sur le lieu de la destination. En conséquence, si elle ne s'applique qu'à une localité voisine, les accords subsistent et la charte partie doit recevoir son entière exécution, quelques risques d'ailleurs que le navire ait à courir dans son voyage, par suite de la déclaration de guerre survenue entre princes devant les ports desquels il faut passer, et sans que le maître puisse prétendre à une augmentation de fret, à raison de ces nouveaux risques.[2]

Il faut de plus que l'interdiction soit absolue ; celle qui se bornerait à une certaine nature de marchandises dont les circonstances auraient fait prohiber l'importation ne tomberait pas sous l'application de l'article 276. L'affré-

[1] *Supra*, n° 569.
[2] Valin, art. 7, tit. des *Chartes parties*.

teur, alors même qu'il aurait déjà chargé en tout ou en partie les marchandises prohibées, n'aurait que le choix ou de les remplacer par d'autres marchandises non prohibées, ou de résilier la charte partie, en payant le demi-fret.[1]

664. — De son côté, la Cour de Paris a jugé, le 27 novembre 1847, que l'article 276 est inapplicable au cas d'interdiction conditionnelle, en ce qu'elle n'atteint, par exemple, que les navires qui auraient touché les ports d'une nation en guerre avec la puissance qui a prononcé l'interdiction; que, par suite, l'affréteur ne peut s'opposer au départ du navire pour se mettre à couvert des dangers résultant d'une telle prohibition [2]

Ici l'hypothèse diffère de celle jugée par la Cour d'Aix, en ce que dans celle-ci la substitution d'une marchandise licite à celle qui fait l'objet de la prohibition, fait disparaître l'obstacle, et, cette substitution, l'affréteur peut toujours la réaliser.

Aussi n'admettrions-nous la doctrine de la Cour de Paris, que dans le cas d'un affréteur pour l'entier navire qui, ayant chargé pour une double destination, peut, l'interdiction se réalisant, opter pour celle à laquelle il a le plus d'intérêt, et empêcher le navire d'aborder ailleurs.

Mais si l'affréteur n'a chargé que partiellement le navire, si d'autres chargeurs ont traité avec le capitaine précisément pour la destination qui doit rendre celle

[1] Aix, 24 février 1834.
[2] D. P., 48, 2, 90.

choisie par le premier inabordable, que peut faire celui-ci? Imposer aux autres l'abandon de leur entreprise? Evidemment non. Cependant la réalisation de celle-ci rend la sienne impossible. Est-il juste dès-lors de le punir de cette impossibilité, ne serait-ce pas le rendre victime d'une force majeure qu'il n'a pu ni prévoir, ni empêcher?

C'est précisément ce qui se réalisait dans l'espèce jugée par la Cour de Paris. Le gouvernement de Buenos-Ayres avait interdit ce port aux navires qui auraient touché à Montevideo. Dès que cette interdiction fut connue, un affréteur qui avait chargé à destination pour Buenos-Ayres la dénonça au capitaine, avec défense de s'arrêter à Montevideo.

Mais le capitaine répondit que cela lui était impossible, puisqu'il avait à bord des marchandises pour cette dernière destination, qu'il devait donc y aborder sans pouvoir même se rendre d'abord à Buenos-Ayres, sans s'exposer aux justes réclamations des chargeurs de celles-ci.

En cet état, que pouvait faire le chargeur pour Buenos-Ayres? Évidemment demander le déchargement de ses marchandises et l'annulation de la charte partie. Refuser l'un et l'autre, comme le fait la Cour de Paris, c'est, à notre avis, s'écarter de l'esprit de la loi et contraindre l'exécution d'un contrat devenu inexécutable par suite d'une force majeure.

665. — Il y a interdiction de commerce, dans le sens de l'article 276, toutes les fois que le navire est empêché de se rendre à sa destination par un acte émanant de l'autorité ou de ses représentants.

Ainsi il a été jugé que le refus fait par l'ambassadeur d'une puissance neutre d'autoriser le navire affrété à arborer le pavillon de cette puissance peut, lorsque cette autorisation avait été considérée comme indispensable par le capitaine, le subrecargue et par le fréteur lui-même, être assimilé à un cas de force majure motivant la résolution du contrat, sans donner ouverture à aucune action de dommages-intérêts de la part du frêteur contre l'affréteur;

Qu'il y a lieu d'assimiler également à l'interdiction de commerce :

1° La défense que l'agent diplomatique d'une nation étrangère a faite à un capitaine de sa nation, ayant nolisé son bâtiment dans un port de France pour un autre pays, de se rendre au lieu de destination ;

2° L'arrestation et la détention d'un navire étranger dans un port français, en vertu d'un ordre du gouvernement, par mesure de haute police et sans limitation de durée.[1]

666. — La résiliation de la charte partie, par suite de l'interdiction de commerce, peut ne se réaliser qu'après chargement intégral, et même au moment du départ du navire. Or, la part incombant au navire dans cette force majeure se réduit à la perte du fret et à l'impossibilité d'obtenir une réparation quelconque pour les dépenses occasionnées pour les préparatifs du voyage, que la rupture rend inutiles et sans objets.

[1] Dalloz, *Nouv. Rép.*, V. *Droit marit.*, n°s 912 et 913.

Les frais de charge et ceux de la décharge constituent la part afférente aux affréteurs. Ils doivent donc les supporter exclusivement ; les uns et les autres seraient restés à leur charge, si la charte partie avait reçu son exécution. Dès-lors, ils ne pourraient être exigés de l'armement qu'à titre de dommages-intérêts. Or, la loi vient de refuser expressément toute action à cet effet.

667. — L'interdiction de commerce n'était pas seule à prévoir. Le voyage pouvait être empêché ou retardé par un événement dont les parties ne pouvaient assumer la responsabilité, précisément parce que, étrangères à sa réalisation, elles devaient en subir les conséquences.

C'est à cet événement que l'article 277 fait allusion, à condition pourtant que la force majeure qu'il crée n'empêche que pour un temps la sortie du navire. Il est évident que si l'obstacle, quel qu'il fût, était absolu et empêchait indéfiniment d'exécuter la convention, on rentrerait dans le cas prévu de l'article 276. Nous venons d'en citer des exemples.

Mais si la force majeure n'est que temporaire, la convention n'est que suspendue. Elle devra donc être exécutée dès que l'obstacle aura disparu. La charte partie existera tout de même dans son entier, si, sans interdiction de commerce avec le port de la destination du navire, ce port est fermé par ordre du prince, ou par une flotte ennemie qui le tient bloqué, ou si le navire n'est arrêté que pour un temps par force majeure, à cause que l'obstacle n'est que passager.[1]

[1] Valin, art. 8, tit. *des Ch. parties*.

Par application de cette règle, on a dû décider que l'interdiction pour un temps, par ordre du gouvernement, de toute communication avec le lieu de destination, parce qu'il y règne une maladie contagieuse, n'est pas une cause de résolution de l'affrétement.

668. — Le caractère de l'obstacle ne permettait pas de distinguer, quant à ses effets, l'époque qui le verrait s'accomplir. Que ce fût avant ou pendant le voyage, le résultat devait être le même, et c'est ce que Valin n'hésitait pas à admettre, malgré que l'ordonnance n'eût rien statué à cet égard.

Dans l'un et l'autre cas, disait-il, il faut que le maître et l'affréteur attendent l'ouverture du port et la liberté du navire, sans dommages-intérêts de part et d'autre, sans que le fret ou nolis au mois puisse courir durant tout le temps de sa détention, ni que le fret soit augmenté, si le navire est loué au voyage.[1]

C'est cette opinion de Valin que l'article 277 consacre dan sa seconde disposition, dont la Cour de Rennes demanda la consécration. C'est encore la même opinion que nous retrouverons complétée par l'article 300.

Ainsi, la force majeure momentanée n'a pas pour effet de rompre la charte partie. Elle demeure à la charge respective des parties, dans la proportion afférant à chacune d'elles.

669. — L'affréteur, quel que soit le préjudice que le retard peut et doit lui occasionner, ne peut retirer défi-

[1] *Ibid.*

nitivement sa marchandise ou refuser de la charger, sans être obligé de payer le demi-fret, si l'obstacle se réalise avant le départ et avant chargement, ou l'entier fret, s'il survient après le chargement ou pendant le voyage.

Le fréteur ne peut réclamer le fret pendant la durée de l'obstacle, si le navire est loué au mois. Il ne peut en demander l'augmentation, si la location est faite pour le voyage.

Enfin, si l'affrétement est au mois, le demi-salaire de l'équipage et sa nourriture sont avaries communes. Elles restent à la charge exclusive de l'armement, si le navire est affrété au voyage.[1]

670. Les obligations que la force majeure temporaire impose à l'affréteur ne pouvaient aller jusqu'à l'empêcher de prendre, à l'égard de ses marchandises, toutes les mesures conservatoires que leur état lui paraît exiger. Ces mesures devaient-elles s'étendre jusqu'au déchargement total ou partiel. C'est sur quoi le législateur a cru devoir se prononcer formellement.

L'affréteur peut donc, pendant l'arrêt du navire, décharger ses marchandises. Mais il ne peut le faire qu'en supportant les frais auxquels ce déchargement peut donner lieu, tant à l'endroit de ses marchandises elles-mêmes, que pour le déplacement des autres.

Il ne peut non plus l'opérer qu'à ses risques et périls. Ainsi si, l'obstacle venant à cesser, le navire est retardé par l'obligation d'attendre le complet rechargement, les

[1] *Infra*, art. 300.

jours consacrés à celui-ci constituent des jours de surestaries dont le capitaine doit être indemnisé, les parties se trouveraient dans ce cas sous l'application de l'article 294.

671. — L'affréteur qui, ayant déchargé ses marchandises, refuserait de les recharger sur la sommation que lui en ferait le capitaine, serait tenu d'indemniser l'armement. Cette indemnité consisterait dans le payement du fret entier pour tout le voyage, si l'arrêt a eu lieu avant le départ, à plus forte raison, s'il s'est réalisé pendant le cours du voyage. C'est ce qui nous paraît résulter des articles 288 et 293.

Il est vrai que le premier permet à l'affréteur de rompre le contrat avant le départ, moyennant le demi-fret. Mais cette faculté n'existe qu'à la condition que ce contrat n'ait encore reçu aucune exécution, que le chargement n'ait pas même été commencé. Or, telle n'est pas la position des choses dans notre espèce. La charte partie a été au contraire complètement exécutée, puisque l'affréteur avait réellement chargé. L'arrêt du navire survenu avant le départ a bien pu amener le déchargement provisoire, mais il n'a pu effacer cette exécution ni enlever au capitaine un droit irrévocablement acquis.

Le fret entier est donc dû que la marchandise ait été déchargée et non rechargée au lieu de l'armement ou pendant le voyage. Il le serait dans cette dernière hypothèse, alors même que la marchandise aurait éprouvé de telles avaries, que son rechargement et son transport

feraient craindre sa destruction totale. C'est ce que nous aurons plus tard à établir et à justifier.[1]

672. — L'ordonnance de 1681 n'avait rien statué sur les devoirs du capitaine qui, arrivant à destination, trouvait le port dans lequel il devait aborder en état de blocus. Ce qui résultait de là, c'est que le capitaine ne pouvait rien faire autre que de rétrograder, et de ramener son chargement au lieu du départ.

Ce retour forcé pouvait être très onéreux pour les chargeurs eux-mêmes, puisque la marchandise se retrouvait, en leurs mains, grevée du prix du fret de l'aller au moins, qui venait s'ajouter au prix du revient et créait la nécessité de la vendre à un prix plus élevé.

Le Code a pourvu à cet inconvénient. Sous son empire, le capitaine qui trouve le port de destination bloqué doit, avant tout, se conformer aux ordres qu'il peut avoir reçu en prévision de cet événement. A défaut d'instructions spéciales, il est obligé d'aborder dans un des ports voisins de la même puissance dans lequel il lui sera permis d'entrer.

Il suffit que le capitaine ait eu juste raison de croire qu'il lui serait facultatif d'entrer dans le port voisin vers lequel il s'est dirigé, pour qu'on ne puisse contester l'utilité de son opération, alors même qu'en définitive ce port lui aurait été interdit. Nous trouvons une juste et remarquable application de cette règle dans un jugement rendu par le tribunal de commerce de Bordeaux, le 4 juin 1847.

[1] *Infra*, art. 293.

Un navire frété pour Tampico, dans le Mexique, trouve à son arrivée ce port bloqué par les forces américaines. Le commandant signifie au capitaine que le blocus s'étend à tous les ports et côtes du Mexique. Mais, avant même la déclaration du blocus, le gouvernement américain s'était emparé du port de Matamoras, dont il avait conservé la possession.

Ce port pouvait-il être considéré comme soumis au blocus général ? Le capitaine pouvait, et devait d'autant moins le croire, qu'il n'est pas d'usage qu'une puissance bloque ses propres possessions. Il crut donc devoir y diriger son navire pour se conformer à l'article 279.

Mais, assailli en route par la tempête, il fut obligé de relâcher à la Nouvelle-Orléans, où le navire, ayant été déclaré innavigable, fut vendu ainsi que la cargaison.

Un délaissement étant signifié par les ayants droit, les assureurs contestèrent sa recevabilité. Le blocus des ports du Mexique, disaient-ils, étant général, le capitaine n'avait pas le droit de se diriger vers Matamoras, il devait purement et simplement retourner au port d'armement ; dès-lors, le sinistre s'étant réalisé pendant que le navire faisait fausse route, l'assurance ne pouvait sortir à effet.

Mais ce système fut repoussé par le tribunal de Bordeaux. Le capitaine, dit le jugement, ayant pu et dû croire qu'il serait admis dans le port vers lequel il se dirigeait, n'a fait que remplir le devoir que lui imposait l'article 279.[1]

[1] D. P., 47, 4, 56.

673. — Le législateur, en indiquant comme refuge, en cas de blocus du port de destination, un des ports voisins appartenant à la même puissance, semble exclure la faculté de conduire le navire dans un port appartenant à une autre nation. L'exercice de cette faculté constituerait donc la fausse route pour ce qui concerne les assureurs. Ils seraient, dès-lors, fondés à faire prononcer la nullité des assurances.

Mais il peut en être autrement du capitaine aux armateurs ou chargeurs. Mandataire des uns et des autres, le capitaine est chargé de veiller à leurs intérêts réciproques, d'interpréter les instructions qu'il en a reçues. Il pourrait donc de bonne foi aborder dans un port voisin appartenant à une autre puissance, y décharger sa cargaison, s'il a dû croire servir les intérêts qui lui étaient confiés, pour lesquels il est toujours autorisé à agir dans le sens qu'il juge de bonne foi être le meilleur. C'est ce que la Cour de Rennes a formellement consacré le 27 février 1847.[1]

Mais cette faculté est toujours subordonnée à cette circonstance que tous les ports de la nation à laquelle appartient celui de la destination seront également fermés. Dans le cas contraire, il doit exclusivement se rendre dans celui où il lui serait permis d'entrer. La préférence qu'il donnerait au port d'une autre nation serait la violation de l'article 279, et engagerait sa responsabilité.

[1] D. P., 48, 2, 150.

—

ART. 280.

Le navire, les agrès et apparaux, le fret et les marchandises chargées sont respectivement affectés à l'exécution des conventions des parties.

SOMMAIRE.

674. Caractère de l'article. Ne confère aucun privilége ni au fréteur, ni à l'affréteur.

674. — L'article 280 pourrait se passer de commentaire. Il ne comporte, en effet, qu'une observation sur son véritable caractère.

On a voulu en effet induire de sa disposition un privilége soit en faveur du chargement sur la cargaison, soit pour la cargaison sur le navire, les agrès, apparaux et le fret. Mais ce point de vue est évidemment erroné.

Pour les chargeurs, par exemple, le privilége n'existe que pour les dommages-intérêts ayant pour origine et pour cause le défaut de délivrance des marchandises qu'ils ont chargées, ou le remboursement des avaries souffertes par la faute du capitaine ou de l'équipage. Sur ce point, nous l'avons déjà établi, l'article 191 est essentiellement limitatif et restrictif.

Le privilége ainsi restreint ne saurait donc être réclamé pour les dommages-intérêts auxquels peut donner lieu le refus d'exécuter la charte partie, et de recevoir à bord la marchandise qu'on avait promis d'y embarquer.

On pourrait cependant objecter que l'article 280, venant après l'article 191, a pu le modifier et y déroger. Mais cet article place sur une même ligne l'affréteur et le fréteur. Il n'aura donc accordé le privilége au premier, que s'il l'attribue au second. Or, à cet égard, l'économie de notre législation ne permet pas même le doute.

Sur quoi, en effet, reposerait le privilége, dans le cas où le refus d'exécution émanerait de l'affréteur. Ce refus lui-même peut ne provenir que de ce qu'il lui a été impossible de se procurer la marchandise promise. Aussi la loi n'affecte que la marchandise chargée. L'article 280 suppose donc pour le fréteur l'exécution du contrat, et, s'il en est ainsi pour lui, il ne saurait en être autrement pour l'affréteur.

Relativement aux marchandises chargées, le législateur a si peu entendu conférer un privilége dans l'article 280, qu'il le crée expressément dans les articles 307 et 308. Est-ce que ces deux derniers n'étaient pas absolument inutiles, si la préférence qu'ils accordent résultait déjà de l'article 280?

Il y a mieux encore, dans l'application de ces articles, il est admis, comme nous le verrons bientôt, que le fret n'étant acquis que par la réalisation du voyage, le capitaine ne saurait réclamer un privilége pour le montant de l'indemnité que lui accordent les articles 291 et 293. Cependant cette indemnité est appelée par la loi elle-même, suivant le cas, le demi ou l'entier fret. Comment donc concilier ce résultat avec la doctrine faisant résulter le privilége de l'article 280.

Reconnaissons donc que cette doctrine n'est pas ad-

missible. L'affectation consacrée par l'article 280 n'est pas d'une autre nature que celle édictée par l'article 190 en faveur des créanciers du vendeur du navire, elle ne sera donc privilégiée pour l'affréteur que dans les cas de l'article 191 ; pour le propriétaire du navire, que dans ceux prévus par les articles 307 et 308.

TITRE VII.

Du Connaissement.

ART. 281.

Le connaissement doit exprimer la nature et la quantité ainsi que les espèces ou qualité des objets à transporter.

Il indique :

Le nom du chargeur,

Le nom et l'adresse de celui à qui l'expédition est faite,

Le nom et le domicile du capitaine,

Le nom et le tonnage du navire,

Le lieu du départ et celui de la destination.

Il énonce le prix du fret,

Il présente en marge les marques et numéros des objets à transporter.

Le connaissement peut être à ordre, ou au porteur, ou à personne dénommée.

ART. 282.

Chaque connaissement est fait en quatre originaux au moins :

Un pour le chargeur,

Un pour celui à qui les marchandises sont adressées,

Un pour le capitaine,

Un pour l'armateur du bâtiment,

Les quatre originaux sont signés par le chargeur et par le capitaine, dans les vingt-quatre heures après le chargement.

Le chargeur est tenu de fournir au capitaine, dans le même délai, les acquits des marchandises chargées.

ART. 283.

Le connaissement, rédigé dans la forme ci-dessus prescrite, fait foi entre toutes les parties intéressées au chargement, et entre elles et les assureurs.

SOMMAIRE.

675. Caractère du connaissement. Objets qu'il se propose.
676. Doit indiquer le nom du chargeur. Motifs et utilité de cette indication.

677. Doit exprimer la nature et la quantité, ainsi que l'espèce et la qualité des marchandises; portée réelle de cette disposition.
678. Il énonce le nom du destinataire. Motifs qui ont fait omettre l'énonciation du nom du propriétaire.
679. Le nom du capitaine, le nom et le tonnage du navire.
680. Enfin le prix du fret.
681. Utilité de la date.
682. Effets de l'inobservation des prescriptions de l'article 281.
683. Avantages des connaissements à ordre ou au porteur. Ce qui les fit autoriser expressément.
684. Caractère des uns et des autres. Mode et effets de leur transmission.
685. Devoirs que leur création impose au capitaine. Conséquences en cas de transbordement par le chargeur.
686. En cas que le connaissement à ordre ou au porteur renferme la désignation d'un destinataire.
687. L'obligation de remettre la cargaison au porteur du connaissement est absolue. Application de l'article 149 du Code de commerce.
688. Exception en cas de mauvaise foi du bénéficiaire de l'endossement.
689. D'où résulterait la mauvaise foi?
690. Nécessité de rédiger le connaissement à quadruple original au moins.
691. *Quid*, de la mention de l'accomplissement de cette formalité, son utilité.
692. Par qui doivent être signés les exemplaires ?
693. Nature et objets du délai que prescrit l'article 282? De quel moment il court ? Conséquences.
694. Motifs de l'obligation faite au chargeur de remettre dans le même délai les acquits des marchandises chargées.
695. Effets du défaut de signature à l'endroit des parties, et à l'égard des tiers.
696. Foi due au connaissement régulier, son caractère vis-à-vis des parties.

697. Effets de la clause : *sans approuver, que dit être, ou mesure à moi inconnue*. Droits du capitaine de l'insérer.
698. Nature de la présomption que l'endossement régulier crée contre les intéressés au chargement.
699. Effets du connaissement irrégulier.

675. — La charte partie ne renferme encore que la promesse réciproque : d'une part, de mettre l'affréteur en possession de la jouissance du navire ; de l'autre, de procéder à son chargement. La livraison des marchandises est l'exécution de la promesse de l'affréteur. La délivrance du connaissement constate que, de son côté, le fréteur a tenu la sienne.

Cette délivrance est imposée au capitaine par l'article 222, dans son intérêt comme dans celui du chargeur. Responsable des marchandises qui lui sont confiées, il doit veiller à ce qu'on ne puisse jamais lui en réclamer plus que ce qu'il en a reçu ou d'une nature autre. De son côté, il n'importe pas moins au chargeur de recevoir tout ce qu'il a livré en même quotité et qualité. Ce double but est atteint par la rédaction, la délivrance et l'acceptation du connaissement.

Enfin, le connaissement peut avoir un autre effet. Il peut être appelé à suppléer au défaut de charte partie. En établissant le chargé, c'est-à-dire l'exécution du contrat, il prouverait l'existence du contrat même.

Ce triple point de vue explique les exigence de la loi à l'endroit de la forme que le connaissement doit revêtir et des énonciations qu'il doit renfermer.

676. — La constatation de la personnalité du char-

geur est indispensable, puisque c'est à lui, ou, sur son ordre, à son mandataire, que doivent être restitués les effets chargés.

Sans doute l'indication du chargeur, dans le cas d'un connaissement à personne dénommée, est inutile pour ce qui concerne cette restitution. Il est vrai encore que, dans le connaissement au porteur, le nom du chargeur devient fort indifférent en cet endroit.

Mais, dans tous les cas, ce destinataire peut refuser la marchandise. Dans tous les cas, si les avaries qui l'ont déterminée empêchent la vente de produire de quoi couvrir le fret, le fréteur a son recours pour l'excédant contre le chargeur. L'exercice éventuel de ce recours exigeait donc que son nom se trouvât indiqué dans le connaissement.

677. — Le but principal du connaissement est de personnifier en quelque sorte la marchandise dont il constate la réception. C'est dans ce but que la loi exige d'abord qu'il exprime la nature et la quantité, ainsi que l'espèce et la qualité, et qu'il présente en marge les marques et numéros des objets à transportés.

C'est ce que prescrivait également l'ordonnance de 1681, quant aux qualité, quantité et marque. La commission proposait de réduire l'indication à celle de la nature et de la quantité.

Celle de la qualité, disait-elle, imposerait au capitaine une responsabilité dont la pratique l'a affranchi, et qu'il ne serait pas juste de lui faire encourir. Dans l'usage reçu, on s'en rapporte à cet égard à la déclaration du

chargeur, sans la vérifier, et cet usage est raisonnable; car le capitaine, s'il était obligé de vérifier, pourrait être surpris. Par exemple, il ne saurait pas toujours distinguer, au goût, la qualité des vins; il pourrait être encore plus embarrassé de discerner chaque espèce d'indigo. La qualité de la marchandise est donc étrangère au capitaine, il lui est impossible de la garantir. Elle croyait dès-lors devoir persister dans sa proposition, en ajoutant cependant que le connaissement devrait indiquer l'espèce.

Le conseil d'État ne s'arrêta pas et ne devait pas s'arrêter à cette objection, car il est toujours libre au chargeur de faire vérifier la qualité de sa marchandise. Il est évident que le capitaine, s'il n'était pas capable de procéder par lui-même à cette vérification, doit se faire assister par une personne capable.

Mais la nécessité de l'indication de la qualité ne devait pas avoir pour résultat, dans la pensée de ceux qui la soutenaient, une responsabilité qu'on reconnaissait ne devoir résulter que d'une vérification réelle et contradictoire. Elle ne devait être admise qu'afin d'avertir le capitaine qu'il est chargé de transporter des marchandises précieuses, et de l'empêcher de s'excuser de ne pas avoir pris tout le soin qu'elles exigeaient, par l'ignorance dans laquelle on l'aurait laissé.

Le mot espèce, ajoutait-on, n'atteint pas ce but, parce qu'il ne présente pas le même sens que le mot qualité. Par exemple, si on se contente de déclarer que le chargement est composé de vins, on ne le fait pas connaître assez, car il existe une différence énorme entre le vin d'un mauvais cru et le vin d'un cru supérieur.

que le chargeur. Cette prétérition n'a pas été le fait du hasard, puisqu'on proposa formellement au conseil d'État d'en prescrire la désignation. Cela peut être utile, disait-on, surtout en cas de guerre, puisque, en l'absence du *pour* compte, la marchandise arrêtée en mer, même sur un navire neutre, est confiscable.

On répondit que le Code de commerce scindant la matière que l'ordonnance de 1681 embrassait dans sa généralité, on devait renvoyer au Code spécial de la course tout ce qui se référait à la validité des prises; que, d'ailleurs, c'est pour le cas de guerre qu'il serait impolitique d'exiger que le connaissement fasse connaître le véritable propriétaire, attendu que c'est alors qu'il peut le plus importer d'en dérober la connaissance à l'ennemi qui visite les papiers du navire.

On ajoutait que la disposition était inutile; que le Code ne pouvait régir que nos nationaux, et que la validité de la prise d'un navire français serait jugée, non d'après nos lois, mais conformément à celle des capteurs.

On admit donc que le chargeur devait être libre de déclarer ou de masquer la propriété dans le connaissement, à ses risques et périls. Ce qui n'empêche pas qu'en temps de guerre les tribunaux compétents ne jugent la question de propriété, d'après les lois et règlements spéciaux auxquels, comme le constate le procès-verbal, il n'a été en rien dérogé.

679. — Le connaissement doit indiquer le nom et le domicile du capitaine, et le nom et le tonnage du navire. La première indication fut réclamée par le tribunal de

commerce de Bayonne ; usitée dans la localité, disait-il, elle peut être très utile dans les assurances, la bonne réputation d'un capitaine connu inspirant de la confiance. N'oublions pas d'ailleurs que la désignation du capitaine constate l'identité du navire.

Le nom et le tonnage de celui-ci fixent l'objet qui a fait la matière du contrat, et qui doit exécuter le transport. Il ne pouvait pas être, en effet, que le fréteur pût à son choix substituer un navire à un autre. Chaque navire a sa généalogie écrite dans le *veritas*, chacun peut y consulter ses qualités et juger de la confiance qu'il doit inspirer.

Il est une autre considération plus décisive encore ; l'assurance se fait ordinairement sur connaissement, et elle exige la détermination du navire qui doit être porteur du risque. Il fallait donc trouver cette détermination dans le connaissement. La substitution d'un autre navire à celui nommé rendrait donc l'assurance nulle et l'auteur de cette substitution passible de tout le préjudice que cette annulation entraînerait.

Quant à l'indication du tonnage, elle sert à préciser le navire lui-même; elle est d'ailleurs indispensable, au point de vue de l'application de l'article 289.

Ces dernières indications semblent faire un double emploi avec la charte partie qui doit également les renfermer; mais le connaissement peut être appelé à la remplacer, il fallait donc qu'il pût comme elle déterminer la nature du contrat, son objet et ses conditions, c'est dans le même but que notre article exige qu'il indique le lieu du départ et celui de la destination.

680. — Enfin, le prix du fret, quoiqu'il doive être indiqué dans la charte partie, doit également l'être dans le connaissement. Cette prescription a ici le même caractère et ne produirait que les effets que nous avons indiqués sous l'article 273.

681. — L'article 281 se tait sur la date du connaissement, mais l'intention de le prescrire résulte explicitement de l'article 282, exigeant qu'il soit signé dans les vingt-quatre heures du chargement. Il est évident que ce n'est que par cette date que se résoudront les difficultés que l'application de cette disposition peut faire naître.

La date est donc utile entre les parties, elle est indispensable à l'endroit des tiers, ne fût-ce que pour constater la sincérité et le moment précis du chargement. Ainsi le tribunal de Marseille a jugé, le 31 janvier 1823, que le connaissement sans date, ou dont la date est reconnue fausse, ne fait pas foi à l'égard des tiers; qu'ainsi l'assuré ne peut s'en prévaloir contre l'assureur, et qu'il est obligé de prouver le chargé. [1]

682. — Quels seraient les effets de l'inobservation des prescriptions de l'article 281? La nullité du connaissement ne saurait être admise dans aucun cas. Le connaissement n'est pas, comme la charte partie, une convention projetée, il constitue l'exécution de cette convention. Or, devant cette exécution tombent et s'effacent toutes les nullités de forme.

[1] *Journal de Marseille*, t. 4, 1, 106.

Mais si le connaissement n'est pas nul, il devient essentiellement irrégulier dès qu'il n'est pas conforme à ce qui est prescrit. Nous allons bientôt dire qu'elles seraient les conséquences de cette irrégularité.

Mais cette irrégularité elle-même ne résulterait pas de l'omission du prix du frêt. L'intérêt de cette condition se concentre entre les parties, et reste absolument étranger aux tiers. Or, en ce qui concerne les premières, un fret est incontestablement dû, dès qu'il y a eu chargement et transport. L'omission de sa détermination ne produirait donc d'autres conséquences que l'obligation de s'en référer à la charte partie, s'il en existe une; et, à défaut, d'investir les tribunaux, qui la fixeraient suivant le taux de la place, sauf aux parties à la faire régler par arbitres. [1]

683. — Les nécessités commerciales avaient depuis longtemps introduit l'usage des connaissements à ordre ou au porteur. Cet usage était fondé sur la nécessité dans laquelle se trouvait le propriétaire de vendre avant l'arrivée du navire, ou les avantages qu'il trouvait à en agir ainsi. Or, la transmission du connaissement réalisant cette vente devenait une utile ressource.

Aussi et malgré le silence gardé par l'ordonnance de 1681, les connaissements à ordre ou au porteur étaient devenus d'un usage général. Vainement avaient-on prétendu en trouver la prohibition dans la disposition prescrivant l'indication dans le connaissement du nom de

[1] Cass., 8 novembre 1832.

celui qui devait recevoir la marchandise, ce qu'on soutenait être incompatible avec un connaissement à ordre ou au porteur. La Cour de cassation, constatant l'existence de l'usage contraire, repoussait ces prétentions et validait l'existence et la négociation de ces connaissements.[1]

La commission qui redigea le projet du Code de commerce, s'en référant à cet usage, ne s'en était pas autrement expliquée. Le projet se bornait à reproduire les dispositions de l'ordonnance, et gardait le même silence sur les connaissements à ordre ou au porteur, mais le tribunal et le conseil de commerce de Marseille demandèrent que ce silence fût rompu.

Le projet, disaient-ils, exige l'indication du nom et de l'adresse de celui à qui l'expédition est faite. Si cette obligation est absolue, on pourrait présumer que la loi prohibe les connaissements à ordre ou au porteur; ils sont cependant usités dans le commerce, ils présentent des grandes facilités sans aucun inconvénient, il faut donc les conserver. Nous pensons bien que telle est l'intention des auteurs du projet, mais cela ne suffit pas, il faut encore que cette intention soit littéralement exprimée.

La commission se rendit à cet avis et introduisit dans le projet corrigé la disposition qui termine l'article 281; après avoir rappelé l'usage, elle ajoutait: L'expéditeur est maître de disposer de la marchandise qu'il embarque sur le navire. Cependant il n'a pas de correspondant dans le lieu où il fait l'expédition, ou bien il veut se réserver l'initiative de la consignation jusqu'à ce qu'il ait des ren-

[1] 13 juillet 1819.

seignements certains sur la solvabilité et la moralité de ceux à qui il doit adresser son expédition ; il fait des connaissements à ordre ou au porteur, et, sans perdre l'avantage de l'époque favorable de l'expédition qu'il a faite, il retient le droit de confier ses intérêts à celui qui lui fera les meilleures conditions.[1]

Ces considérations, qui avaient été acceptées comme déterminantes par la commission, le parurent également aux yeux du conseil d'État. L'existence des connaissements à ordre ou au porteur fut légalement consacrée dans la loi.

684. — Les premiers constituent des lettres de change transmissibles par endossement, les seconds sont une véritable monnaie dont la détention justifie la propriété.

La cession des uns et des autres ne confère pas seulement le droit de retirer exclusivement la marchandise des mains du capitaine, elle transmet en outre la propriété de celle-ci même à l'endroit des tiers ; mais, pour qu'il en soit ainsi à l'égard de ceux-ci, il faut notamment que l'endossement du connaissement à ordre réunisse toutes les conditions prescrites par l'article 138 du Code de commerce, qu'il exprime surtout la valeur fournie, à défaut, il n'aurait pas transféré la propriété.[2]

[1] Locré, *Esprit du Code de com.*, art. 281.

[2] Cass., 1er mars 1843 ; Amiens, 29 juillet 1843 ; *J. D. P.* 1843, 1, 367 ; 1844, 2, 279.

685. — Mais, à l'endroit du capitaine, le mode de transfert ne saurait jamais exercer la moindre influence; propriétaire ou simple mandataire, le porteur n'en a pas moins le droit exclusif de retirer les effets portés au connaissement, c'est donc à lui, et seulement à lui, que le capitaine doit en opérer la délivrance.

Ce devoir, le capitaine ne le remplit régulièrement qu'en exigeant la remise en ses mains du connaissement acquitté en échange de la restitution de la marchandise. Il doit même, suivant le cas, exiger la remise de tous les exemplaires du connaissement, sous peine de répondre de l'abus que le chargeur pourrait faire de l'un de ceux qui lui ont été confiés.

Ainsi, la Cour d'Aix décidait avec raison, le 24 juillet 1838, qu'un capitaine de navire qui, après avoir signé à plusieurs exemplaires le connaissement d'une marchandise chargée à son bord, laisse effectuer par les chargeurs le transbordement sur un autre navire et la remise de cette marchandise à un autre capitaine, est responsable, et avec lui son armateur, envers le porteur du double de son connaissement, du défaut de consignation au lieu du reste; qu'en conséquence il est tenu de payer au consignataire ainsi lésé la valeur de la marchandise remise à un autre.[1]

Le même arrêt décide avec non moins de raison que le capitaine n'a aucune garantie à exercer contre celui qui a reçu le transbordement. Celui-ci, en effet, en remettant la marchandise au consignataire qui lui a été désigné, n'a

[1] *J. D. P.* 1838, 2, 201.

fait que se conformer aux ordres qu'il a reçus et auxquels il s'était formellement soumis dans son propre connaissement.

686. — Le capitaine, après signature du connaissement, ne peut donc restituer celle-ci, soit au chargeur lui-même, soit au porteur de ce connaissement, sans se faire restituer tous les exemplaires dans le premier cas; l'exemplaire négocié, dans le second. Cette dernière obligation n'est pas moins étroite que la première, et son inobservation produirait les mêmes conséquences.

Or, le connaissement peut être à ordre, malgré que le nom du destinataire de la marchandise y soit formellement désigné. Souvent, en effet, la remise de cette marchandise n'est que conditionnelle, par exemple si elle ne doit être faite que contre payement; c'est à quoi le connaissement à ordre pourvoit, puisque, nanti légalement des effets, le porteur choisi par le chargeur ne s'en dessaisira que lorsque la condition convenue sera accomplie.

Le capitaine qui en l'absence du connaissement livrerait la marchandise au destinataire, ferait donc échouer les précautions prises par le chargeur pour assurer son payement.

La conséquence nous est indiquée par un arrêt de la Cour de Bruxelles du 1er mai 1832, jugeant que lorsque l'affréteur a adressé le connaissement à ordre, non au destinataire de la marchandise, mais à un correspondant, chargé de ne le remettre à celui-ci que moyennant payement des sommes par lui dues à l'affréteur, s'il arrive que le capitaine, après avoir débarqué la marchandise,

sur le vu du permis de débarquement obtenu de la douane par le destinataire lui-même, la remette audit destinataire, bien que celui-ci ne soit pas porteur du connaissement, il commet en cela une faute grave envers l'affréteur, et peut être en conséquence poursuivi et condamné au payement, à titre de dommages-intérêts, des sommes dues à ce dernier par le destinataire.

687. — L'obligation du capitaine de remettre la marchandise au porteur du connaissement à ordre, et de ne la remettre qu'à lui, est absolue et ne comporte aucune exception, elle doit être exécutée malgré les oppositions que des tiers feraient à sa délivrance; il en est des connaissements à ordre ou au porteur comme de la lettre de change quant à l'application de l'article 149 du Code de commerce.

Cela est vrai, même à l'encontre du véritable propriétaire de la marchandise. L'abus de confiance que commettrait celui à qui il n'aurait remis le connaissement qu'à titre précaire, en le négociant régulièrement à un tiers, ne saurait être opposé à celui-ci, alors même que, par une convention formelle, le premier se serait engagé à ne faire aucune négociation sans le consentement du propriétaire.[1]

688. — Cette doctrine et ses conséquences ne sont cependant juridiques que si le tiers a été de bonne foi et a pu sérieusement croire à celle de son cédant. Ainsi, la Cour de cassation a expressément décidé, le 13 août 1822,

[1] Aix, 4 décembre 1820.

que celui en faveur de qui un connaissement à ordre a été régulièrement endossé ne peut se prétendre investi de la propriété, s'il était à sa connaissance que l'endosseur n'était lui-même que simple consignataire; que, n'ayant pu acquérir que les droits qu'avait celui-ci, il n'est devenu lui-même qu'un consignataire substitué.

689. — L'endossement régulier, anéantissant les droits du véritable propriétaire, ferait également disparaître ceux du vendeur non payé de la marchandise comme de tous autres créanciers du chargeur, sauf la question de bonne foi du bénéficiaire de l'endossement, pouvant être dans tous les cas discutée.

Cette bonne foi ne disparaîtrait que sur et par la preuve du contraire; ainsi, l'endossement postérieur à la cassation de payement ne pourrait être annulé à l'encontre du bénéficiaire que s'il était justifié qu'il connaissait la cessation au moment où il acceptait l'endossement.

Dans tous les cas, le capitaine qui a délivré les effets chargés au possesseur du connaissement, soit à ordre, soit au porteur, n'a fait que remplir un devoir, il serait donc valablement et régulièrement libéré, même s'il était ultérieurement établi que ce possesseur n'avait aucun droit à la marchandise; il en serait de même si le connaissement étant à personne dénommée avait été cédé par elle à un tiers, et que la cession eût été signifiée au capitaine. Le bénéfice de cette cession ne serait acquis contre les tiers que du jour de la signification. [1]

[1] Boulay-Paty, t. 2, p. 314; Dalloz, *Nouv. Rép.* V. *Droit marit.*, n° 850.

690. — L'objet et la nature du connaissement excluaient en quelque sorte la forme authentique. Aussi, la pensée un instant manifestée par l'édit de 1657 de le soumettre à cette forme resta-t-elle sans exécution. Mais de ce qu'il était essentiellement destiné à être constaté par acte sous seing privé, naissait l'obligation de veiller à ce que chaque intéressé fût en position de le produire lorsqu'il serait obligé d'en invoquer l'autorité.

L'ordonnance ne considérait comme réellement intéressés que le chargeur, le capitaine et le destinataire, elle ne prescrivait donc que trois exemplaires. L'armateur se trouvait ainsi réduit à l'exemplaire que recevait le capitaine, son mandataire.

Cela couvrait sans doute ses intérêts à l'égard des chargeurs, mais ne le protégeait pas assez contre la fraude que le capitaine pouvait tenter. Les connaissements sont les pièces justificatives du compte du capitaine relativement au fret et à sa quotité. Des connaissements fabriqués après coup, par collusion entre le capitaine et les chargeurs, pouvaient donc devenir l'origine d'un grave préjudice pour l'armateur.

Quelque éloigné que parût ce danger, le moyen de le prévenir était si simple, si facile à saisir que notre législateur n'a pas hésité à le consacrer. Ce moyen, en effet, consistait à prescrire un quatrième original devant être délivré à l'armateur. De façon que toutes modifications que pourraient ultérieurement subir les trois autres, ressortiraient de la production de ce quatrième. Cette certitude empêchera toute tentative de la fraude que nous indiquons.

691. — Le Code de commerce, en prescrivant quatre originaux, n'a pas exigé la mention dans chacun d'eux de l'accomplissement de cette formalité. Cependant cette mention est utile, car son existence doit entraîner la preuve que chaque intéressé a réellement reçu l'exemplaire qui lui est destiné. Ainsi, la Cour de cassation jugeait, le 8 novembre 1832, que l'énonciation dans un connaissement qu'il a été fait à quadruple original fait pleine foi contre l'armateur qui allèguerait en vain n'avoir pas reçu l'exemplaire qu'il doit recevoir.

Le connaissement doit donc être rédigé à quatre originaux. On ne doit pas rester en deçà de ce nombre, mais on peut le dépasser, c'est ce qui résulte des termes de notre article. L'exemplaire destiné au réceptionnaire de la marchandise doit être envoyé au lieu du reste. Or le chargeur peut craindre que celui qu'il transmet par un seul navire n'arrive pas à sa destination. Cette crainte, fort concevable en temps de guerre surtout, a fait multiplier les exemplaires d'un connaissement qu'on confie à divers navires pour qu'en l'absence d'arrivée de l'un, l'autre aborde et le remette au destinataire. Les exemplaires dépassant le nombre de quatre ne sont que des copies, et doivent l'exprimer. La délivrance des marchandises faite sur une de ces copies libère le capitaine.

692. — Les exemplaires du connaissement, comme les copies elles-mêmes, doivent être signées par le capitaine et le chargeur. Le connaissement, en effet, est appelé à faire foi non-seulement entre les parties, mais encore envers les tiers intéressés au chargement. Il est une pièce

essentielle pour la justification des assurés et pour le règlement des avaries. C'est pourquoi, disait la commission, nous avons cru devoir lui donner tous les caractères d'authenticité qu'il pouvait avoir, en assujettissant l'expéditeur et le capitaine à le revêtir de leur signature.

693. — L'obligation de remplir cette formalité dans les vingt-quatre heures après le chargement est toute dans l'intérêt réciproque des parties. Ainsi, il importe au capitaine de n'être pas obligé de retarder son départ pour attendre une pièce que la loi lui commande d'avoir à bord.

Il importe au chargeur d'avoir le plus tôt possible le connaissement, soit pour stipuler des assurances, soit pour l'envoyer à celui à qui il est destiné, et d'être ainsi autorisé à fournir sur lui pour les sommes convenues.

C'est à ce double intérêt que pourvoit l'article 282, ajoutons que le chargement, dont il est question, n'est pas le chargement complet du navire, lorsqu'il y a plusieurs affréteurs ou des destinataires différents.

Il y a chargement, dans le sens de la loi, toutes les fois que chaque chargeur a mis à la disposition du capitaine les effets qu'il devait charger, ou que l'affréteur unique a livré les parties de marchandises devant être l'objet d'un connaissement spécial. En conséquence, le capitaine qui refuserait de signer, sous prétexte que son navire n'est pas entièrement chargé, pourrait et devrait y être contraint par justice.

Le chargeur, qui refuserait de signer pourrait également être forcé de le faire. De plus, si son refus avait re-

tardé le départ du navire, il serait tenu d'indemniser l'armement.

694. — L'article 226 exige que le capitaine ait à bord, indépendamment des connaissements, les acquits de payement ou à caution de la douane. Il faut donc de toute nécessité qu'il les ait reçus du chargeur. C'est donc à bon droit que l'article 282 place sur la même ligne la remise de ces acquits et celle du connaissement, et qu'il l'exige dans le même délai. Le retard, que le défaut de cette remise occasionnerait au départ du navire, produirait donc un résultat identique à celui du refus de la signature du connaissement.

695. — Le défaut de signature produirait entre parties des effets différents, selon qu'il s'agit de la signature du capitaine, ou de celle du chargeur.

Le connaissement non signé par le capitaine n'est pas un connaissement. Aucune de ces indications ne pourrait être utilement invoquée à la charge soit du capitaine, soit de l'armement. L'affréteur serait donc obligé de prouver le fait du chargement, sa consistance en quantité, nature, qualité et espèce, soit par les attestations de l'équipage, soit par les manifestes de sortie et d'entrée, soit par les expéditions de la douane, etc...

Le connaissement signé par le capitaine seul vaut contre lui et contre l'armateur, surtout si le fait du chargement n'est pas contesté par lui. Ainsi, dans son arrêt du 8 novembre 1832, la Cour suprême déclare que l'armateur d'un navire, dont le capitaine s'est obligé corps

et biens, par connaissement qu'il a signé et qui n'est pas contesté, à remettre à des tiers une somme d'argent reçue dans le cours du voyage, est responsable du fait de son capitaine envers le chargeur ou le destinataire, encore bien que le connaissement n'ait pas été signé par le chargeur.

Mais si l'armateur poursuivi comme civilement responsable contestait le fait du chargement et soutenait que le connaissement n'est qu'une fraude concertée, le chargeur serait obligé de prouver le chargement. L'irrégularité du connaissement l'empêchant de faire foi contre tout autre que le capitaine lui-même.

A plus forte raison en serait-il ainsi pour les tiers intéressés au chargement, contre les assureurs notamment. C'est là la conséquence forcée de l'article 283.

696. — Celui-ci, en effet, n'accepte comme faisant foi entière du chargement, envers et contre tous, que le connaissement rédigé suivant les prescriptions des articles précédents. Le même effet ne saurait donc être attaché à celui qui ne réunirait pas l'ensemble des conditions que ces prescriptions exigent.

La foi due au connaissement régulier n'est pas, pour les tiers intéressés au chargement, de la même nature qu'entre les parties.

A l'endroit du chargeur, du capitaine et de l'armateur, le connaissement régulier fait foi pleine, entière, absolue. Nulle preuve n'est admissible contre ses énonciations, qui ne peuvent être modifiées ni altérées que par un acte écrit émanant de celui à qui on l'oppose.

Néanmoins, cette règle ne s'applique pas indistinctement à toutes les énonciations du connaissement. Nous avons déjà dit que pour ce qui concerne la qualité, le capitaine, et par suite l'armateur, n'est lié par la déclaration du chargeur que s'il est constaté qu'il a été procédé à une vérification contradictoire.

En réalité donc, la foi due au connaissement même régulier ne s'attache entre partie qu'aux qualités apparentes et extérieures de la marchandise, au poids, à la mesure, au nombre des barriques, caisses et ballots.

697. — Ce qui devait le faire décider ainsi, c'est que le capitaine a pu et dû vérifier les déclarations qui lui sont faites à cet endroit; qu'il est présumé l'avoir fait toutes les fois que le contraire n'est pas établi.

Cette preuve contraire résulterait de l'insertion dans le connaissement de la clause *sans approuver*, ou *que dit être*. Il résulte évidemment de l'une ou de l'autre que le capitaine s'en est exclusivement référé à la déclaration du chargeur et n'a pas entendu répondre de sa véracité. L'acceptation du connaissement par le chargeur établirait qu'il a formellement consenti à ce qu'il en fût ainsi.

L'intérêt du capitaine à stipuler cette clause est donc évident, et cet intérêt détermine le droit de l'insérer dans le connaissement. Les chargeurs ne pourraient empêcher cette insertion qu'en offrant de vérifier avec lui, et à leurs frais, l'exactitude de leur déclaration.[1]

Mais ce droit reçoit une exception, par exemple, si le

[1] Pothier, *Ch. partic*, n° 17.

capitaine a reçu et exécuté la mission d'acheter et de charger lui-même la marchandise. Il ne saurait alors prétendre avoir ignoré la nature, le poids, la qualité même de cette marchandise. Il n'aurait, à cet égard, constaté que sa propre déclaration, il en répondrait donc, nonobstant la clause *que dit être*, qu'il n'avait pas même le droit d'insérer.[1]

L'effet de cette clause, régulièrement inscrite au connaissement, est d'exonérer le capitaine de la responsabilité qu'il serait dans le cas d'encourir.

Ainsi, il ne répond ni du poids, ni de la mesure énoncée au connaissement, s'il n'est justifié que les marchandises ont été pesées ou mesurées en sa présence ;

Ni du déficit survenu dans la quantité, alors surtout que la marchandise est sujette à déchet ;

Ni du déficit provenant du coulage, alors surtout qu'il justifie d'événements de mer qui ont pu le causer ou l'augmenter.[2]

Mais la clause *que dit être* n'a et ne peut jamais avoir pour effet d'autoriser le relâchement de la surveillance et des soins que le capitaine doit à la cargaison. Donc, nonobstant son existence, la responsabilité du capitaine, à l'égard de ce qui n'est que le produit d'un défaut de soin ou de surveillance, ne saurait être contestée.

Elle ne saurait non plus délier le capitaine de l'obligation de rendre le nombre des barriques, caisses ou ballots mentionnés au connaissement. On peut bien admettre

[1] *Sentence de l'amirauté de Marseille*, d'avril 1754.

[2] *Rép. du J. D. P.*, V. *Connaiss.*, n°s 86 et suiv.

que le capitaine puisse ne pas répondre du poids et de la mesure qu'il n'a pas vérifiés, mais on ne comprendrait pas qu'il écrivît avoir reçu cinquante colis, lorsqu'il n'en aurait reçu que trente.

Il serait donc responsable de tous ceux qu'il restituerait en moins, ainsi que de leur contenu présumé si, au lieu de rendre les barriques et caisses saines et bien conditionnées extérieurement, il les restitue dans un état pouvant faire présumer qu'elles ont été ouvertes, sauf l'exception de force majeure.

La clause *mesure à moi inconnue* équivaut à celle *que dit être*, et produirait en conséquence les mêmes effets.[1]

L'absence d'une de ces clauses rendrait le capitaine responsable, non de la qualité comme nous l'avons dit, mais des quantités déclarées. Le déficit reconnu à l'arrivée resterait donc à sa charge, faute par lui de justifier qu'il est exclusivement dû ou au vice propre de la chose, ou à une fortune de mer. Dans tous les cas, on devrait lui tenir compte du déficit admis par l'usage, il n'aurait donc à payer que celui excédant le coulage ou le déchet qui doit se produire naturellement.

698. — Relativement aux tiers intéressés au chargement, le connaissement régulier ne fait foi que jusqu'à preuve contraire. Ainsi les assureurs sont toujours recevables à prouver, même par témoins, qu'il n'a rien été chargé, ou que le chargement n'a pas atteint les propor-

[1] Douai, 30 mai 1829.

tions indiquées. Un connaissement non suivi ou non précédé d'un chargement réel et effectif est une fraude évidente ayant pour objet de faire payer aux assureurs ce qu'ils ne doivent pas. L'allégation d'une pareille fraude, alors surtout que son caractère n'est pas déjà fixé par les faits et documents qui en prouveraient l'inanité mérite d'être éclaircie, et ne pourrait l'être que par la preuve testimoniale. Comment reprocher à celui qui se plaint de la fraude, de ne pas s'en être procuré la preuve écrite.[1]

699. — Cette doctrine caractérise le véritable sens et la portée réelle de l'article 283. En disant que le connaissement régulier fait foi entre toutes les parties, cet article, observe M. Locré, ne fait que refuser au connaissement irrégulier le bénéfice de la présomption qu'elle admet dans le premier cas.

Tout ce qui résulte donc de sa disposition se résume de la manière que voici :

Si connaissement régulier, présomption en faveur du chargé, présomption *juris et de jure* entre parties; *juris* seulement à l'égard des tiers intéressés au chargement.

Si connaissement irrégulier, aucune présomption, le chargement n'est ni admis ni repoussé. On peut le prouver autrement, et cette preuve est toujours à la charge de celui qui l'allègue; nous avons déjà dit qu'elle pourrait résulter des manifestes de sortie et d'entrée, des expéditions de la douane, enfin des attestations de l'équipage.

[1] Cass., 15 février 1826; Aix, 30 août 1833.

ART. 284.

En cas de diversité entre les connaissements d'un même chargement, celui qui sera entre les mains du capitaine fera foi, s'il est rempli de la main du chargeur ou de celle de son commissionnaire ; et celui qui sera présenté par le chargeur sera suivi, s'il est rempli de la main du capitaine.

ART. 285.

Tout commissionnaire ou consignataire qui aura reçu les marchandises mentionnées dans les connaissements ou chartes parties, sera tenu d'en donner reçu au capitaine qui le demandera, à peine de tous dépens, dommages-intérêts, même ceux du retardement.

SOMMAIRE.

700. Comment se règle la divergence entre les connaissements d'un même chargement ?

701. *Quid*, de celle qui existerait sur le prix du fret entre les connaissement et la charte partie.

702. Devoirs du capitaine à l'arrivée pour la consignation du navire.

703. Pour la restitution des marchandises. A qui et comment elle doit être opérée ?

704. *Quid*, dans le cas d'un connaissement à ordre ou au porteur.

705. Obligations du consignataire de recevoir. Conséquences de la violation.
706. Peine du retard. Comment s'évaluent les sur-surestaries ?
707. Obligation du consignataire de donner un reçu. Utilité de celui-ci.
708. Ne peut être exigé avant vérification. Conséquences.
709. Peine du refus non justifié.
710. Formes du reçu.
711. Comment se règlent les difficultés auxquelles peut donner lieu la réception de la marchandise ?
712. Le capitaine est toujours directement et personnellement responsable des objets portés au connaissement.

700.—Les connaissements d'un même chargement peuvent varier, soit sur les indications des qualité, quotité, nature et espèce des effets embarqués, soit sur le taux du fret. Il convenait donc, en prévoyance de cette hypothèse, de régler quelle devait être la conduite du juge.

Préférer, contre chacune des parties, l'exemplaire qu'elle avait rédigé elle-même, était le moyen le plus rationnel, le plus équitable, c'est celui que l'ordonnance de 1681 avait expressément consacré.

Cependant la commission n'avait pas cru devoir l'introduire dans le Code. Elle pensait qu'en exigeant que les connaissements fussent signés par le capitaine et le chargeur, on rendait difficile une divergence entre les doubles. Elle ajoutait que s'il en existait une, on devait s'en tenir à l'exemplaire du capitaine, puisqu'il réunissait toutes les énonciations prescrites.

Ces motifs n'avaient évidemment rien de sérieux. Il est évident, en effet, que l'exemplaire du chargeur offrait,

comme celui du capitaine, toutes les conditions exigées, qu'on ne pouvait non plus se flatter qu'on ne rencontrerait jamais dans les connaissements une divergence qui se réalise si souvent dans les actes sous seing privé, quoique signés par les deux parties.

On en revint donc au doute manifesté par l'ordonnance, et l'on consacra le tempérament qu'elle avait admis et que Valin déclarait d'une sagesse à laquelle on ne pouvait se refuser de rendre hommage.

Dans l'usage, en effet, les connaissements sont imprimés et on ne laisse en blanc que les indications qu'on ne peut remplir d'avance, comme le nom du chargeur, celui du capitaine, celui du navire et son tonnage, la nature, la quantité, l'espèce et la qualité des marchandises, le prix du fret, etc.., ces blancs ne pouvant être remplis qu'au moment du chargement.

La divergence ne peut naître qu'à l'occasion d'une de ces indications. Celui qui la signalera et qui demandera qu'on ajoute foi à l'exemplaire qu'il produit, sera réduit à prétendre que sur l'autre les blancs ont été remplis après coup et hors sa présence. Mais comment pourrait-il articuler ce reproche, si ces blancs ont été remplis par lui-même ?

C'est ce résultat que la loi a voulu atteindre et qu'elle a atteint par la disposition de l'article 284. Valin avait raison, il n'y avait rien de plus rationnel et de plus juste que d'imposer à la partie le titre qu'elle avait elle-même rédigé et écrit.

Ainsi, en cas de divergence, l'exemplaire du capitaine est préféré, s'il est écrit par le chargeur, son commission-

naire ou son commis. La loi, qui s'est expliquée à l'égard du premier, n'avait pas à le faire à l'endroit du second, le commis, agissant sous les ordres et dans les bureaux de son patron, n'est jamais que ce patron lui-même.

Foi est due à l'exemplaire représenté par le chargeur, si cet exemplaire est écrit de la main du capitaine ou de celui qui était régulièrement appelé à le suppléer, s'il était absent au moment du chargement. Ce qui est vrai pour le chargeur ne pouvait pas ne pas l'être pour le capitaine. Celui qui en son absence commande le navire est son représentant légal au même titre que le commissionnaire ou le commis vis-à-vis du chargeur. Il est donc lié par ses actes.

701. — La loi qui règle la divergence entre les connaissements ne s'est pas occupée de celle qui peut exister sur le prix du fret entre ces connaissements et la charte partie, faudra-t-il préférer l'indication qui se conforme à celle-ci ou celle qui s'en éloigne?

La raison de douter résulte de la postériorité nécessaire du connaissement. Elle permet en effet de soutenir que les parties ont voulu déroger au prix qu'elles avaient primitivement fixé.

Mais cette dérogation est peu vraisemblable, on ne renonce pas à un bénéfice acquis. Il n'est donc pas présumable que le capitaine ait voulu subir une diminution ou le chargeur consentir une augmentation que rien ne lui imposait.

Il faudrait donc que des modifications dans certaines autres obligations renfermées dans la charte partie, ou la

stipulation de conditions nouvelles dans le connaissement vinssent expliquer et rendre vraisemblable la diminution ou l'augmentation du prix du fret.

On comprend d'ailleurs qu'en pareille matière la loi ne pouvait que s'en référer à l'appréciation souveraine des tribunaux. Ce qu'ils sont appelés à décider, c'est l'existence de l'erreur et si elle se trouve dans le connaissement ou dans la charte partie.

Or, à cet égard, il est un élément qui doit peser gravement sur la solution, à savoir, le cours de la place. On ne peut facilement admettre que le capitaine ait consenti à recevoir moins et le chargeur à donner plus. On pourrait donc se prononcer pour l'indication qui se conformerait à ce cours ou qui s'en rapprocherait le plus.

702. — L'arrivée du navire au lieu de destination impose au capitaine des devoirs et lui confère des droits.

Le premier de ces devoirs est de se conformer, pour la consignation du navire lui-même, aux obligations qu'il a pu contracter dans la charte partie. Ainsi le consignataire de la marchandise n'a ordinairement aucun droit à la consignation du navire. Mais le capitaine qui s'est engagé dans la charte partie à recommander son navire, au lieu de la destination, au négociant pour le compte duquel l'affrétement a eu lieu, doit tenir cet engagement de telle sorte qu'il doit être condamné à des dommages-intérêts par cela seul qu'il aurait consigné son navire à un autre recommandataire, quoiqu'il n'y eût de sa part que simple erreur et qu'aucun dol ne pût lui être imputé.

Ces dommages-intérêts consisteraient dans le bénéfice

que la consignation faisait espérer ou dans la somme stipulée à titre de dédit dans la charte partie elle-même.

703. — Le capitaine arrivé à destination doit restituer toutes les marchandises qui ont été embarquées. S'il ne peut représenter quelques-uns des objets portés au connaissement, il doit en payer le prix, suivant la valeur au lieu de la décharge.

Si la marchandise restituée est avariée, il répond du préjudice occasionné par l'avarie. Il ne peut échapper à cette double responsabilité que par la preuve que la perte ou l'avarie est exclusivement due au vice propre de la chose ou à la force majeure.

La restitution des marchandises ne peut être faite qu'à la personne déterminée par le connaissement et, comme nous le disions tout à l'heure, en échange de ce connaissement lui-même. Le retard que cette restitution éprouverait exposerait le capitaine à l'obligation d'en indemniser le consignataire, si ce retard lui était imputable.

C'est ce qui se réaliserait, notamment si le capitaine, ayant omis d'emporter avec lui les connaissements, avait oublié le nom de celui à qui la marchandise devait être remise. Si par suite de cet oubli, ou trompé par une similitude de nom, le capitaine avait remis la marchandise à un autre, il en devrait la valeur au véritable consignataire.

Le tribunal de commerce de Marseille a même décidé que le capitaine est responsable du retard éprouvé dans le déchargement, lorsque dans son manifeste d'entrée il n'a pas désigné le consignataire sous un nom exactement

conforme à celui porté dans le connaissement. La publication de ce manifeste est une sorte de mise en demeure pour tous ceux qui ont des marchandises à bord, et une invitation à prendre les mesures nécessaires pour en opérer le débarquement. Celui qui, trompé par l'indication inexacte du manifeste, a omis de prendre ces mesures, est donc victime de la faute ou de l'erreur du capitaine ; on ne saurait donc lui contester non-seulement le droit de ne payer aucune surestaries, mais encore celui de se faire indemniser du préjudice que le retard a pu lui occasionner.

704. — Nous venons de raisonner dans l'hypothèse d'un connaissement à personne dénommée. Si le connaissement est à ordre ou au porteur, le capitaine ignore à qui il doit restituer la marchandise. Il n'a pas même à s'en enquérir, il n'a qu'à attendre qu'on vienne la réclamer.

Ici la publication du manifeste indiquant un chargement à ordre est la seule mise en demeure possible. C'est au porteur à faire les diligences requises.

Dans l'usage, cependant, on ajoute une seconde mise en demeure. Le capitaine invite par la voie de la presse les porteurs des connaissements à se présenter dans le plus bref délai, et déclare qu'à défaut les marchandises seront débarquées et placées sous le hangar de la douane.

Faute de réclamations, le capitaine a le choix d'opérer ce débarquement ou de faire nommer un tiers-consignataire. Il peut être autorisé à vendre de la marchandise jusqu'à concurrence de ce qui lui est dû pour le fret, les frais de débarquement et pour surestaries, si le retard a excédé les jours de planche.

Tant que la marchandise est à bord, elle se trouve sous la garde et la responsabilité du capitaine, quel que soit le retard mis dans la réception de la livraison. La mise à quai fait cesser cette responsabilité. Ainsi débarquée, la marchandise est censée livrée au destinataire. La détérioration ou la perte survenue depuis reste donc pour son compte.[1]

705. — Du devoir imposé au capitaine à l'endroit de la délivrance de la marchandise au porteur du connaissement, résulte pour celui-ci l'obligation de la recevoir. Cette obligation comprend forcément celle de remplir, en douane surtout, toutes les formalités indispensables pour le débarquement. Il ne suffirait même pas au destinataire de justifier de ses diligences, il répondrait personnellement des obstacles que celles-ci éprouveraient ou auraient éprouvés.

Ainsi, lorsque dans une charte partie un nombre déterminé de jours de planche a été stipulé en faveur du chargeur pour le débarquement, le capitaine n'est pas passible des obstacles opposés par la douane à ce débarquement. En conséquence, il a droit à des surestaries à l'expiration des jours de planche fixés par le contrat et comptés du moment où le capitaine a placé son navire à quai et a été à même d'opérer le débarquement.

706. — La peine du retard pour le consignataire consiste dans le payement des surestaries, tel que la charte

[1] Rouen, 3 juin 1845: *J. D. P.*, 2, 1845, 242.

partie a pu le stipuler, si cette charte partie n'accorde que des jours de planche et déclare que l'excédant sera payé tant par jour.

Mais il arrive souvent que, dans la prévision d'une insuffisance des premiers, les parties stipulent un certain nombre de jours de surestaries dont le taux est fixé. Ce taux se ressent alors du caractère de la stipulation. On comprend que, puisqu'elle était une des conditions du contrat, le fréteur ait modéré le prix pour éviter la rupture du contrat. La perte résultant de cette modération devant être compensée par les avantages que celui-ci réalise.

Dès-lors, il ne saurait être forcé d'ajouter à cette perte celle qui pourrait résulter pour lui de la prolongation du retard. Aussi est-il admis que l'indemnité pour les sur-surestaries ne peut être calculée au même prix que celui des surestaries convenues; qu'elle doit être arbitrée par les juges.

707. — Le consignataire est obligé, en recevant la marchandise, d'en donner un reçu si le capitaine l'exige. Il est en effet rationnel et juste que le capitaine obtienne une preuve écrite de l'accomplissement de la mission qu'une convention écrite lui imposait.

Ce n'est pas que ce reçu soit indispensable pour prouver le débarquement, il existe un autre moyen aussi péremptoire d'arriver à ce résultat. On sait que le manifeste d'entrée doit contenir la nature exacte de toute la cargaison et indiquer les divers consignataires. Or, la douane ne manque pas de contrôler la sincérité du manifeste. Ses commis assistent au déchargement, indiquent sur les

registres toutes les marchandises qui sortent du navire. Ces registres feraient donc, au besoin, foi entière du déchargement.

Mais l'utilité du reçu doit être surtout appréciée au point de vue de l'article 435. La réception pure et simple de la marchandise crée une fin de non-recevoir contre toute recherche ultérieure à raison de ces mêmes marchandises. C'est cette fin de non-recevoir qui explique l'intérêt du capitaine et le devoir que l'article 285 fait au réceptionnaire de lui délivrer le reçu qu'il réclame.

708. — L'effet que ce reçu doit produire indique suffisamment qu'il ne peut être délivré qu'après que le réceptionnaire aura vérifié les marchandises et s'est assuré de leur bon état. En conséquence, si son refus n'était motivé que parce qu'il entend faire cette vérification, il ne saurait être prononcé aucune condamnation contre lui.

Toutefois cette allégation ne pourrait jamais avoir pour effet de retarder indéfiniment la réception de la marchandise. Le capitaine peut donc, dans tous les cas, faire fixer pour la vérification un délai déterminé, passé lequel elle sera censée faite et sa responsabilité mise à couvert.

709. — La peine du refus non justifié ou déclaré tel consiste dans l'obligation pour le réceptionnaire de payer au capitaine des dommages-intérêts, les dépens dont ce refus a été l'occasion, et même l'indemnité du retardement. Cesderniers mots de notre article indiquent que si le capitaine n'avait été retenu sur la localité que par

les difficultés soulevées par le réceptionnaire, il aurait le droit d'exiger le remboursement de ses frais de séjour et la réparation du préjudice que ce séjour peut lui occasionner.

710. — La loi ne s'explique pas sur la forme du reçu. Ordinairement il est écrit au dos du connaissement en possession du consignataire, qui échange son exemplaire contre celui du capitaine, au dos duquel celui-ci écrit la quittance du fret. Si le refus a donné lieu à une instance, le jugement qui l'a repoussé tient lieu de reçu et en produit tous les effets.

711. — Toutes les difficultés auxquelles peut donner lieu la réception de la marchandise et la constatation de leur état obéissent aux règles tracées par l'article 106 du Code de commerce.

712. — Nous terminons la matière des connaissements par cette observation importante. Quoique le capitaine n'agisse qu'en sa qualité, il n'en reçoit pas moins directement et personnellement les effets portés au connaissement. Il ne saurait donc s'abriter derrière cette qualité pour échapper à la responsabilité directe et personnelle résultant de la réception. Cette responsabilité est acquise en faveur du chargeur, qu'elle soit ou non stipulée dans le connaissement, elle pourrait également être invoquée par l'armateur qui, poursuivi comme civilement responsable, aurait été obligé de désintéresser les chargeurs.

TITRE VIII.

Du Fret ou Nolis.

—

ART. 286.

Le prix du loyer d'un navire ou autre bâtiment de mer est appelé *fret* ou *nolis*.

Il est réglé par la convention des parties ;

Il est constaté par la charte partie ou par le connaissement ;

Il a lieu pour la totalité ou pour partie du bâtiment, pour un voyage entier ou pour un temps limité, au tonneau, au quintal, à forfait ou à cueillette, avec désignation du tonnage du vaisseau.

SOMMAIRE.

713. Nature du fret ou nolis. Comment il est réglé et déterminé.
714. Caractère de l'affrétement total ou partiel.
715. Ce qu'il comprend dans l'un et l'autre cas. Conséquences à l'endroit de l'article 251.
716. Nature et effets de l'affrétement au voyage ou pour un temps limité.
717. Comment se règle le fret dans ces affrétements ? Conséquences.
718. Affrétement au tonneau. En quoi il se rapproche et en quoi il diffère de celui au quintal.
719. Caractères de celui-ci.

720. Le fret au tonneau ou au quintal se règle sur le poid brut. Exception.
721. Caractère de l'affrétement à forfait. Devoirs du capitaine.
722. — De l'affrétement à cueillette. Droit des affréteurs de faire déterminer le délai dans lequel le capitaine devra compléter le chargement.
723. Quand le chargement est-il considéré comme complet. Devoir du capitaine de prévenir les affréteurs. Obligation de ceux-ci.
724. Obligation d'indiquer le tonnage du navire, effets de l'omission.

713. — Le louage d'un navire, qu'on appelle affrétement dans l'Océan, est qualifié de nolissement dans la Méditerranée. Le prix pour lequel ce louage est consenti s'entend donc, suivant la localité, de l'expression fret ou nolis.

Sa détermination est une des conditions essentielles du contrat. Elle doit dès-lors se trouver dans la charte partie ou le connaissement. Son omission, cependant, n'annulle ni lun ni l'autre. Nous avons déjà dit de quelle manière il y serait suppléé.

Le fret ou nolis se règle sur le caractère de la location. Nous avons déjà dit que l'affrétement est total ou partiel, pour un voyage ou pour un temps limité ; au tonneau, au quintal, à forfait ou à cueillette. Disons maintenant quelle est la nature de chacun de ces modes.

714. — L'affrétement est total lorsque les parties ont traité du navire entier, dont la disposition appartiendra exclusivement au preneur pendant toute la durée du bail.

Il peut donc le charger lui-même ou le sous-affréter à d'autres.

La crainte que ces sous-affrètements ne devinssent bientôt une industrie qui monopoliserait les navires disponibles et élèverait ainsi le prix du fret, avait porté le législateur de 1681 à prohiber les sous-affrètements à un prix supérieur, sous peine d'une amende de cent livres. Mais cette prohibition n'a pas été renouvelée par le Code, et son silence à cet égard a toujours été considéré comme une abrogation ; ce qui prouve que la crainte du monopole était chimérique, c'est que depuis cinquante ans de liberté absolue aucune plainte ne s'est élevée nulle part, qu'aucun fait de ce genre n'a été, nous ne dirons pas poursuivi, mais même signalé ni dénoncé. On s'exposait donc à nuire à des opérations légitimes sans que rien ne le rendît nécessaire.

Aujourd'hui donc les sous-affrètements sont licites, quelles qu'en soient d'ailleurs les conditions. Le prix du fret est variable comme celui des marchandises. Pourquoi ferait-on un crime à celui qui, ayant affrété dans un moment de baisse, profiterait de la hausse pour louer à autrui un navire qui ne lui serait plus nécessaire?

L'affrètement est partiel lorsqu'il ne porte que sur une partie du navire, soit que le fréteur ait entendu se réserver l'autre, soit que l'affréteur n'ait entendu prendre que celle pour laquelle il a traité, par exemple, la cale, l'entrepont, etc.; dans cette catégorie se placent les affrètements pour un certain nombre de tonneaux, de quintaux de marchandises, et ceux à cueillette.

715. — Dans l'affrètement partiel, la jouissance du navire n'est déférée à l'affréteur que jusqu'à concurrence de l'espace qui a fait l'objet de la location. Dans l'affrètement total, c'est la jouissance de l'entier navire. Mais cela ne doit s'entendre que des parties spécialement affectées au transport des marchandises. Ainsi et sans qu'il soit besoin de le stipuler, la chambre du capitaine, l'emplacement nécessaire pour loger l'équipage, celui destiné à recevoir les agrès, apparaux et victuailles restent en-dehors de l'affrètement, excepté, cependant, dans le cas où il s'agit d'un navire que l'affréteur doit armer et équiper lui-même.

Hors ce cas, la prohibition de charger, que l'article 251 fait au capitaine en faveur des propriétaires du navire, ne saurait être invoquée par l'affréteur. Ainsi le capitaine peut, même sans l'autorisation de celui-ci, embarquer dans sa chambre des effets et marchandises pour son propre compte. Il est évident que puisque cette chambre est de plein droit exclue de la location, l'affréteur n'a rien à voir dans ce qui s'y passe, aucun compte à demander d'une jouissance à laquelle il est essentiellement demeuré étranger.

716. — La location du navire peut être consentie et acceptée pour un voyage ou pour un temps limité, pour trois mois, six mois, un an. Dans le premier cas, il importe de déterminer la nature du voyage, s'il se borne à l'aller ou s'il comprend l'aller et le retour. Dans ce dernier cas, la location du navire n'expire que par la mise à quai de sa cargaison au port de retour.

L'expiration du délai convenu entraînerait de plein droit celle de l'affrétement pour un temps limité. Ce qui peut cependant se réaliser, c'est qu'au moment de cette expiration le navire, contrarié par les accidents de mer, soit en cours de navigation, et que l'affréteur ne puisse en opérer la libre restitution.

La prorogation du bail deviendrait alors une nécessité contre laquelle l'intérêt de la navigation ne pouvait admettre une résistance quelconque. Le fréteur doit donc la subir, mais il doit être indemnisé du préjudice que cette prorogation pourrait lui occasionner. On devrait donc lui tenir compte du bénéfice qu'il aurait réalisé, si le taux du fret ayant éprouvé une hausse, il aurait pu retirer de son navire un fret plus fort que celui pour lequel il l'a loué.

Dans le cas de baisse, au contraire, on ne pourrait obtenir de lui aucune réduction. Complètement étranger au fait qui motive la prorogation, il ne saurait jamais en supporter les conséquences.

717. — Dans l'affrétement total ou partiel, comme dans celui au voyage ou pour un temps limité, le fret sera stipulé payable tant par mois, ou en une somme déterminée pour la durée du bail ou pour celle du voyage. Dans la première hypothèse, le loyer se calcule sur le nombre des mois depuis que le navire a fait voile jusqu'à l'expiration, soit du terme, soit du voyage.

Dans la seconde, la somme est invariable, quelle que soit la durée réelle du voyage, mais en revanche elle est acquise, alors même que l'opération se consommant dans un délai plus court que celui porté au contrat, le navire

pourrait être remis avant l'expiration du terme convenu. La reprise ne peut être forcée pour le propriétaire. S'il la refuse, il a droit à exiger le prix intégral du fret, alors même que l'affréteur laisserait le navire sans l'utiliser bien avant l'expiration du terme convenu.

718. — L'affrétement au tonneau a un point intime de contact avec l'affrétement au quintal, en ce que l'un et l'autre se font au poids. Il en diffère en ce sens que ce dernier a pour base le poids réel de la marchandise, tandis que l'affrétement au tonneau se règle sur un poids qu'on peut appeler conventionnel.

En effet, en langage maritime, le mot tonneau sert également à régler le port et la capacité du navire, c'est-à-dire qu'il désigne tantôt une mesure de capacité et de contenance cubique, tantôt une mesure de port et par poids.

Donc affréter à tonneau, c'est s'engager à tenir compte non-seulement du poids réel, mais encore de la nature de la marchandise. En effet, il est des marchandises qui, quoique moins pesantes que d'autres, sont d'un bien plus grand encombrement. Or le capitaine qui ne percevrait le fret de celles-ci que sur leur poids réel, éprouverait une perte évidente, puisque son navire n'aurait pas tout le poids qu'il pourrait porter.

Ce que pouvait déterminer cette certitude, c'est que les marchandises légères et encombrantes auraient fort difficilement trouvé place sur les navires ou n'y auraient été admises qu'à un prix fort élevé. Comment, en effet, accepter pour le poids réel et au même prix un charge-

ment de liége et un chargement de fer, de cuivre ou de plomb?

On a remédié à cet inconvénient par une échelle de proportion dans laquelle le poids du tonneau est calculé sur la nature même de la marchandise. Ainsi le tonneau, qui représente pour telle marchandise 1000 kilogrammes, sera pour celle-ci de neuf, de huit, de six cents. Donc affréter au tonneau, ce sera acquérir le droit de placer à bord autant de fois 1000, 900, etc. kilogrammes de telle marchandise qu'il y aura de tonneau convenu. On suit les mêmes proportions lorsque le fret est stipulé payable au tonneau.

719. — L'affrétement au quintal porte exclusivement sur le poids réel. L'un s'oblige à recevoir sur le navire, l'autre à charger une certaine quantité de quintaux d'une marchandise désignée. Ce mode n'est guère pratiqué lorsqu'il s'agit d'une marchandise encombrante, nous venons d'en donner le motif. Dans tous les cas, le capitaine saurait bien retrouver dans la stipulation du prix le moyen de compenser le préjudice que pourrait lui occasionner la nature de la marchandise. Le quintal, dont parle notre article, n'est en France, depuis l'arrêté du 13 brumaire an IX, que le quintal métrique. C'est ce que le conseil d'Etat a formellement décidé.

Cependant, comme la stipulation des chartes parties se règle sur l'usage suivi au port d'armement, il est évident que l'affrétement au quintal contracté dans un pays où il n'est que de cent livres poids de table, devrait être exécuté à ce taux seulement.

720. — Dans l'usage général, le fret stipulé au tonneau ou au quintal se règle sur le poids brut, et porte conséquemment sur les futailles, enveloppes et cordages de la marchandise. Mais on peut convenir du contraire. Cette convention ne résulterait pas suffisamment de ce que le connaissement n'énonce que le poids net, mais elle serait acquise par la clause, *à tant par livre de marchandise.*

Sur la place de Marseille, il est d'usage immémorial que le fret des marchandises venant des colonies françaises d'Amérique se paye sur le pòids net, toutes les fois qu'il n'a pas été stipulé au tonneau. Conformément à cet usage, le tribunal de commerce de cette si importante cité jugeait, le 13 septembre 1822, que dans les affrétements contractés dans ces colonies, *à tant par livre*, le fret ne devait être payé que sur le poids net de chaque livre, sans avoir égard à celui des futailles ou de l'emballage.[1]

721. — L'affrétemenl est à forfait lorsqu'il a pour objet le transport d'une partie de marchandise moyennant un prix fixe et convenu. Dans ce contrat, il ne s'agit plus ni du poids, ni de la nature des marchandises, c'est la partie entière, telle qu'elle se trouve, qui doit être embarquée, le capitaine est présumé avoir tenu compte de l'un et de l'autre avant de se décider à conclure. Il ne pourrait donc, sous aucun prétexte, revenir contre le marché.

[1] *Journal de Marseille*, t. 3, 1, 326.

Ce qui importe dans ce cas au fréteur, c'est d'empêcher toute substitution d'une marchandise à une autre, et toute addition à la partie convenue. Il doit donc en fixer la consistance et la nature, constater le nombre des barriques, caisses ou ballots dont elle se compose, prendre en un mot toutes les précautions nécessaires pour assurer la franche, la loyale exécution du contrat.

722. — L'affrétement est à cueillette lorsque le capitaine, à qui on propose une certaine quantité de marchandises à charger, ne l'accepte qu'à la condition qu'il parviendra à compléter son chargement en contractant d'autres chartes parties; l'engagement se trouve alors suspendu, son exécution ne devient forcée, pour l'une et l'autre des parties, que par l'accomplissement de la condition, à défaut, chacune d'elles se trouve définitivement dégagée.

Il est du plus grave intérêt pour les affréteurs à cueillette de convenir d'un délai dans lequel le capitaine sera tenu de leur faire connaître s'il a ou non trouvé le complément du chargement. Ils ont déjà beaucoup fait en acceptant une condition en quelque sorte potestative, car, libre de refuser les propositions qui lui seront ultérieurement faites, le capitaine n'hésitera peut-être pas à le faire, s'il trouve à traiter pour l'entier navire à des conditions plus avantageuses. C'est bien le moins que l'incertitude sur le sort du contrat ne soit pas indéfiniment prolongée.

Aussi estimons-nous qu'à défaut de stipulation à cet égard les affréteurs seraient recevables et fondés à faire déterminer par la justice un délai, passé lequel le contrat

serait définitivement rompu, faute par le capitaine d'avoir complété son chargement.

723. — Dans l'usage, on considère comme complet le chargement qui atteint les trois quarts de la capacité du navire. En conséquence, si les traités consentis par le capitaine avec divers atteignaient cette proportion, la condition stipulée se trouverait accomplie. Chaque affréteur serait contraint de réaliser l'engagement qu'il aurait contracté. De même, il serait fondé à contraindre le capitaine à tenir le sien.

Il est du devoir du capitaine de prévenir les affréteurs de la réalisation de la condition, et de leur indiquer le moment où ils doivent envoyer leurs marchandises à bord. Le jour indiqué serait pour chacun d'eux le point de départ des jours de planche convenus pour le chargement, et dont l'expiration les obligerait au payement des surestaries, faute par eux de les avoir utilisés.

Nous allons voir les articles suivants tracer les devoirs et les droits que ces divers modes d'affrétement confèrent aux parties. Mais il est une dernière observation que nous ne devons pas omettre.

724. — L'article 286 exige à son tour que le contrat d'affrétement, quel qu'il soit, indique le tonnage du navire. C'est là une innovation à l'ordonnance de 1681, qui ne faisait qu'une pure faculté de cette indication. L'affrétement, disait-elle, aura lieu *avec* ou *sans* désignation de la portée.[1]

[1] Art. 1er, tit. *du Fret.*

La commission consacrait l'alternative, mais, sur les observations de la Cour de cassation, de la Cour de Rennes, du tribunal et du conseil de commerce de Bordeaux, elle fut supprimée, non-seulement pour mettre l'article 286 en harmonie avec les articles 273 et 281, mais encore pour obéir à l'usage que l'intérêt du commerce avait depuis longtemps consacré.

L'indication du tonnage est donc forcée, mais son omission n'annulerait ni la charte partie, ni le connaissement, ni l'affrétement. Son effet se réduirait à laisser sans application possible les prescriptions de l'article 289.

—

ART. 287.

Si le navire est loué en totalité et que l'affréteur ne lui donne pas toute sa charge, le capitaine ne peut prendre d'autres marchandises sans le consentement de l'affréteur.

L'affréteur profite du fret des marchandises qui complètent le chargement du navire qu'il a entièrement affrété.

ART. 288.

L'affréteur qui n'a pas chargé la quantité de marchandises portée par la charte partie est tenu de payer le fret en entier et pour le chargement complet auquel il s'est engagé.

S'il en charge davantage, il paye le fret de l'excédant sur le prix réglé par la charte partie.

Si cependant l'affréteur, sans avoir rien chargé, rompt le voyage avant le départ, il payera, en indemnité au capitaine, la moitié du fret convenu par la charte partie, pour la totalité du chargement qu'il devait faire.

Si le navire a reçu une partie de son chargement, et qu'il parte à non-charge, le fret entier sera dû au capitaine.

SOMMAIRE.

725. Obligation du fréteur de mettre et de maintenir l'affréteur en jouissance de la chose louée. Conséquences.
726. Effet, en ce qui le concerne, de la vente du navire après l'affrétement.
727. L'acheteur pourrait-il être tenu d'entretenir le contrat?
728. Droit de l'affréteur à la jouissance du navire qu'il a loué en totalité. Défense au capitaine de recevoir d'autres marchandises sans son consentement.
729. Il peut ratifier le sous-affrétement consenti. Comment se règle la différence du fret en plus ou en moins ?
730. L'autorisation de sous-affréter peut être tacite.
731. Quand l'affréteur peut-il s'opposer à ce que le capitaine charge des marchandises dans sa chambre et autres parties du navire non comprises dans l'affrétement total?
732. Obligation de l'affréteur de l'entier navire de payer le fret dans tous les cas.
733. Droit du fréteur partiel de demander la résiliation à défaut d'exploitation du navire.
734. Droit de l'affréteur sur la partie du navire qui a fait la matière du contrat.

735. Ses obligations lorsqu'il s'est engagé à charger une quantité déterminée de marchandises.
736. Comment se règle le fret pour ce qui excède cette quantité ?
737. Motifs qui ont fait admettre la faculté de résilier le contrat. Condition et effets de cette résiliation.
738. Le commencement d'exécution enlève toute faculté de résiliation. Conséquences quant au paiement du fret.

725. — L'obligation principale qui naît, pour le propriétaire, de la location du navire, est celle de mettre et de maintenir l'affréteur en possession de la jouissance de ce navire pendant le temps et dans les proportions convenues dans la charte partie.

Nous avons vu toutes les précautions que la loi a prescrites pour s'assurer que le navire livré est bien celui qui a fait l'objet de la charte partie, ou qui devait porter les effets indiqués au connaissement. Nous avons dit également que le propriétaire ou l'armateur n'a pas le droit de substituer à celui-ci tout autre navire dont il aurait la disposition.

Les conséquences de cette substitution seraient pour le fréteur l'obligation absolue d'indemniser l'affréteur de tout le préjudice que cette substitution lui aurait occasionné; le droit pour l'affréteur, de se refuser à charger, si la substitution lui était connue. Dans ce dernier cas, il pourrait demander la résiliation de la charte partie, et obtenir des dommages-intérêts.

Si, dans le cas d'une substitution à l'insu de l'affréteur, le navire substitué a péri ou souffert des avaries dans le chargement, et si le navire promis est arrivé à bon port,

le fréteur doit ou payer la valeur des effets perdus, ou indemniser de tout le préjudice causé par l'avarie. Si le second navire a péri comme le premier, la valeur des marchandises n'en sera pas moins à la charge du fréteur, si les assurances contractées par la charte partie ou le connaissement sont annulées, faute de chargement sur le navire y désigné.

La nationalité d'un navire est toujours à considérer dans le contrat d'affrétement, à ce point de vue que les marchandises importées par tel pavillon peuvent être soumises à des droits moindres. L'affréteur qui, ayant traité en vue de ce bénéfice, s'en verrait frustré par l'effet d'une substitution, serait fondé à se faire indemniser de ce préjudice.

726. — Le fréteur, qui ne peut directement se soustraire à l'exécution de la charte partie, ne saurait être autorisé à le faire indirectement, par exemple, en vendant le navire après l'avoir affrété.

Aussi, et par rapport à lui, aucun doute ne saurait s'élever. L'impossibilité dans laquelle il se serait mis d'exécuter le contrat le ferait infailliblement condamner à indemniser l'affréteur de tout le préjudice qu'il pourrait souffrir de l'inexécution. Le même résultat naîtrait de la vente sur saisie; celle-ci, n'étant que la conséquence de son fait personnel, ne saurait modifier, et moins encore anéantir sa responsabilité.

727. — Ce qui peut faire quelque difficulté est la question de savoir si l'acheteur, auquel l'affrétement

aurait été dissimulé, pourrait être tenu de son exécution. Or, à cet égard, il paraît difficile d'admettre une solution autre que celle donnée par le judicieux Pothier.

En principe, l'acquéreur à titre singulier n'est obligé d'entretenir les baux consentis par le vendeur, que si le contrat le stipule formellement. En conséquence, si l'existence de la charte partie, non encore exécutée, ne lui a pas été déclarée, l'acheteur ne peut être obligé de la respecter et de l'entretenir.

Mais, si au moment de la vente le navire est déjà chargé, la connaissance nécessaire que l'acheteur a de cette circonstance équivaut à celle de la charte partie, et lui imposerait le devoir de l'exécuter.

A plus forte raison en serait-il ainsi si le chargement s'était opéré ou continué depuis la vente, sans opposition de la part de l'acheteur. Ainsi, ajoute Pothier, quelle que soit l'époque de la vente, l'acheteur, qui ne manifesterait sa qualité aux affréteurs qu'au moment ou qu'à la veille du moment auquel le navire devait mettre à la voile, devrait exécuter la charte partie, quel que fût le silence gardé par l'acte à son endroit.[1]

728. — Le fréteur qui a loyalement exécuté l'obligation de mettre l'affréteur en jouissance de la chose louée, lui a, par cela même, transféré un droit exclusif à cette jouissance, elle lui appartient désormais. En conséquence, si la charte partie porte sur le navire entier, sa disposition est laissée à sa discrétion, il peut le charger en

[1] *Ch. Parties*, n° 55.

tout ou en partie. Le vide laissé par le chargement partiel n'en supportant pas moins le fret en faveur du propriétaire, l'affréteur a évidemment seul intérêt et droit de l'utiliser en le sous-affrétant à des tiers.

De là, la défense faite au capitaine de prendre d'autres marchandises sans le consentement de l'affréteur. Cette défense est rationnelle, car c'est peut-être par calcul et pour ne pas jeter sur le marché de consommation une trop grande quantité de marchandises, que celui-ci n'a pas entièrement chargé le navire. On ne pouvait donc permettre au capitaine, en contrariant ce calcul, de faire échouer la spéculation.

La défense est, de plus, fondée en droit. Sans doute le capitaine peut, en l'absence des propriétaires, affréter le navire sans leur consentement. Mais ce pouvoir ne lui est accordé qu'en sa qualité de mandataire et de représentant de ces mêmes propriétaires.

Or, le capitaine n'est le mandataire présumé de l'affréteur que relativement à la cargaison, et lorsque cette cargaison lui a été remise. Donc, pour tout ce qui n'a aucun rapport avec celle-ci, notamment pour la sous-location du navire, il est essentiellement sans qualité, et partant sans droit.

De là, cette conséquence que le traité qu'il aurait consenti sans l'autorisation formelle de l'affréteur, émanant *à non domino*, serait radicalement nul. Celui-ci pourrait non-seulement empêcher le sous-affréteur de charger, mais exiger qu'il débarquât la marchandise qui l'aurait été déjà.

729. — Mais il lui est toujours loisible de ratifier l'acte du capitaine, et de contraindre le sous-affréteur à exécuter la convention. Dans ce cas, quel que fût le prix du sous-affrétement, et alors même qu'il serait plus élevé que celui qu'il paye lui-même, lui seul aurait le droit de le percevoir.

Devrait-il supporter la différence en moins si le fret du sous-affrétement consenti par le capitaine sans son autorisation n'égale pas celui convenu au contrat d'affrétement? La négative est généralement admise. L'affréteur serait censé, dans ce cas, ne consentir que pour soustraire le capitaine à l'action en dommages-intérêts du sous-affréteur, et qu'à condition d'être lui-même indemnisé de la différence.

Mais la solution serait différente si le sous-affréteur refusant d'exécuter la charte partie, l'affréteur le poursuivait pour l'y contraindre. Alors, en effet, il agirait exclusivement dans son intérêt personnel. Prétendant au bénéfice du sous-affrétement, il devrait l'accepter tel qu'il a été souscrit.

730. — L'autorisation dont parle notre article n'a pas besoin d'être spéciale ni expresse. Elle résulterait notamment de ce que l'affréteur aurait chargé le capitaine de disposer du navire au mieux de son intérêt, s'en rapportant à sa loyauté et en sa prudence.

731. — Nous avons déjà dit que la chambre du capitaine, que l'emplacement destiné au logement de l'équipage ou à recevoir les victuailles, agrès ou apparaux étant

de plein droit exclus de l'affrétement, l'affréteur n'a rien à prétendre sur les marchandises que le capitaine y embarquerait, et, par conséquent, qu'il ne pourrait s'opposer à leur chargement.[1]

Mais son opposition serait fondée et devrait être accueillie :

1° S'il en résultait pour le navire une surcharge dangereuse ou de nature à retarder le voyage. Sans doute la surcharge est une faute obligeant le capitaine à en réparer les conséquences préjudiciables. Mais celui qui est fondé à se plaindre de la faute, doit avoir le droit de la prévenir et de l'empêcher toutes les fois qu'il est en position de le faire. Serait-il juste de le contraindre à courir les chances d'un sinistre pour la réparation duquel il se trouvera peut-être en présence d'une insolvabilité qui en détruit toute possibilité ;

2° Si la marchandise chargée par le capitaine est de même nature et qualité que celles que l'affréteur expédie lui-même. L'arrivée sur un même marché d'une plus grande quantité, favorisant la concurrence, est dans le cas de déterminer une baisse dans leur cours.

Nous verrons tout à l'heure les devoirs imposés au capitaine dans l'hypothèse de l'article 292, eu égard à cette concurrence. Disons tout de suite que, suivant la doctrine de Pothier, si le chargement clandestin n'est découvert qu'en pleine mer, et si le chargement est de nature à faire concurrence à l'affréteur, le capitaine peut et doit le décharger au port le plus voisin. Comment donc le capi-

[1] *Suprà*, n° 715.

taine, qui ne peut se prêter à la concurrence d'un tiers, pourrait-il la faire pour son propre compte ?

Le capitaine qui faciliterait l'acte du tiers commettrait une faute, à plus forte raison s'il se permettait de faire lui-même ce qu'il doit prohiber de la part de celui-ci. Il en est donc de la concurrence comme de la surcharge. Celui qui est fondé à la faire réprimer, lorsqu'elle a été réalisée à son insu, est essentiellement recevable à l'empêcher.

732. — Si l'affréteur du navire entier a la libre et exclusive disposition de la totalité du navire, il en doit en échange le fret dans tous les cas, quel que soit le mode de jouissance qu'il lui a plu d'adopter, alors même que, renonçant à la spéculation en vue de laquelle il l'avait affrétée, il le laisserait inactif dans le port d'armement.

733. — Ce défaut d'exploitation pourrait toutefois autoriser le fréteur à poursuivre la résiliation de la charte partie avec dommages-intérêts. D'abord, parce que le chargement affectant les marchandises qui en font l'objet au payement du fret, la réalisation intéresse au plus haut point le fréteur. Aussi, Pothier, après avoir enseigné que l'affréteur a le droit incontestable de ne charger le navire que partiellement, quoiqu'il l'ait loué en totalité, ajoute-t-il : mais le capitaine est en droit d'exiger qu'il y ait à bord des marchandises suffisantes pour répondre du fret. [1]

[1] *Ch. parties*, n° 20.

Ensuite, parce que ne pas faire naviguer le navire, c'est en quelque sorte changer la destination de la chose louée, c'est violer la commune intention des parties et méconnaître l'esprit et la lettre de la convention. Cette inaction peut avoir les plus graves inconvénients pour le navire lui-même. Elle ne saurait donc être imposée au fréteur contre sa volonté.

Sous l'un et sous l'autre point de vue, il y aurait inexécution de la part de l'affréteur, et, en conséquence, motif pour le fréteur de poursuivre la résiliation de la charte partie et obtenir des dommages-intérêts.

734.—L'affrétement partiel se réfère soit à une partie déterminée du navire, soit au chargement d'une quantité de marchandise convenue.

Dans la première hypothèse, l'affréteur est, quant à la partie louée, dans la position que l'affréteur total occupe à l'endroit de l'entier navire, c'est-à-dire que la jouissance lui en appartient exclusivement, et qu'aucune autre marchandise que la sienne ne peut y être chargée sans son consentement. Il en doit donc le fret, quel que soit l'usage qu'il en ait fait, et alors même qu'il n'aurait rien chargé, à la condition cependant que la partie louée sera restée vide.. Si le capitaine y avait chargé d'autres marchandises et l'avait ainsi utilisée au profit de l'armement, il ne pourrait exiger le fret qu'en tenant compte de celui perçu sur ces marchandises.

735. — L'affrétement portant sur une certaine quantité de marchandises oblige celui qui en a contracté la

promesse de charger toute la quantité convenue. S'il n'exécute pas son engagement, il doit le fret jusqu'à concurrence de cette quantité. A ce prix, il est libre de ne charger que ce qu'il pourra ou voudra réellement charger.

Mais il ne peut jamais charger plus. Il est évident que le capitaine pourrait refuser l'excédant qui peut dépasser les prévisions qui l'ont dirigé dans les traités postérieurs, et l'exposer aux peines que l'inexécution de ces traités entraînerait.

736. — S'il l'accepte, il contracte une seconde charte partie. Il était dès-lors rationnel d'obliger le chargeur de payer un second fret. L'article 288 dispose que ce fret sera réglé sur celui porté par la charte partie. Mais cette disposition ne peut s'entendre que du cas où il n'a rien été statué à cet égard.

En effet, de ce que le chargement de l'excédant n'est pas l'exécution de la charte partie originaire, de ce que le capitaine est libre de le refuser, il résulte nécessairement qu'il peut apposer à son acceptation telles conditions qu'il juge convenables. En fait, au moment où l'excédant est offert, le fret peut avoir augmenté, et il ne serait pas juste que le capitaine dût accepter un prix moindre que celui qu'il retirerait en traitant avec un autre.

Il lui est donc facultatif d'imposer au nouveau contrat de conditions nouvelles. Le droit commun tracé par l'article 288 ne peut et ne doit être suivi qu'à défaut et en l'absence de toute convention contraire.

737. — Dans l'affrètement total ou partiel, l'affré-

teur ne peut jamais se soustraire à l'exécution du contrat; qu'il charge ou non, nous venons de le dire, il doit le fret stipulé dans la charte partie. Cet affrétement, en effet, est consenti abstractivement de la nature et de la qualité de la marchandise, il importe peu qu'elle soit plus ou moins encombrante, l'affréteur ne pourra jamais que remplir soit la totalité, soit la partie louée, il peut donc, si celle qu'il avait d'abord en vue vient à lui manquer, la remplacer par une autre.

Dans l'affrétement au tonneau, au quintal, à forfait ou à cueillette, le contraire se réalise; ce qui est stipulé alors c'est la nature de la marchandise. C'est donc celle-ci qui a fait la matière du contrat, qui ne pourrait souvent être modifié sans graves inconvénients pour l'ensemble du chargement.

Il peut se faire cependant que l'affréteur qui pouvait et devait, au moment du contrat, croire qu'il recevrait en temps opportum la marchandise promise, ne l'ait pas reçue, et qu'il se trouve dès-lors dans l'impossibilité de remplir son engagement.

Dans un intérêt d'équité et de justice, la loi vient alors à son secours, elle permet la résiliation de la charte partie, en déterminant l'indemnité que le capitaine doit recevoir. Ces dommages-intérêts se composent de la moitié du fret convenu dans la charte partie pour la totalité du chargement; il résulte de ces termes que si la charte partie était relative à un voyage d'aller et de retour, le capitaine devrait recevoir la moitié du fret, tant pour l'un que pour l'autre.

La pensée que nous prêtons au législateur résulte invin-

ciblement d'abord de ces expressions de l'article : *Sans avoir rien chargé*. Il faut donc, pour qu'il y ait rupture en payant le demi-fret, que les choses soient encore entières, et que le contrat n'ait reçu aucun commencement d'exécution.

Cette induction est expressément confirmée par le dernier paragraphe de notre article, le navire qui a reçu une partie de son chargement peut partir au temps convenu, le refus de compléter le chargement ne serait donc pas un motif de rupture du voyage, seulement, il déterminerait la condition exigée par la loi, le navire partirait à non-charge, ce qui rendrait la totalité du fret exigible.

Enfin, ce qui ressort de l'article 288 est encore expressément indiqué par l'article 291. En ne permettant le retirement des marchandises déjà chargées que dans l'hypothèse d'un affrètement à cueillette, cet article l'exclut dans tous les autres cas.

738. — Le commencement d'exécution de la charte partie équivaut donc à l'exécution entière et complète ; le fret est dû non-seulement pour la partie chargée, mais encore pour tout ce qui devait être chargé ; le locataire qui renonce spontanément et volontairement à la chose louée n'en doit pas moins le loyer convenu.

Mais pour que cette règle puisse être équitablement appliquée, il faut que la chose louée ait été laissée à la disposition du preneur. Aussi l'article 288 ne déclare-t-il le fret entier exigible que si le navire est parti *à non-charge*, le capitaine qui aurait remplacé la marchandise qu'on lui refuse et complété son chargement aurait tiré

de sa chose tout le profit qu'il pouvait légitimement se promettre, il ne pourrait donc exiger de l'affréteur que le fret de la partie réellement chargée; la loi a entendu l'indemniser du préjudice que l'inexécution peut lui occasionner, mais non l'autoriser à percevoir deux fois le loyer d'une même chose.

—

ART. 289.

Le capitaine qui a déclaré le navire d'un plus grand port qu'il n'est, est tenu des dommages-intérêts envers l'affréteur.

ART. 290.

N'est réputé y avoir erreur en la déclaration du tonnage du navire, si l'erreur n'excède un quarantième, ou si la déclaration est conforme au certificat de jauge.

SOMMAIRE.

739. Utilité de l'indication du tonnage du navire. Nécessité d'une sanction pénale. Son caractère.

740. Effet de l'inexactitude dans l'affrétement au tonneau, au quintal, à forfait ou à cueillette.

741. L'existence de la fausse déclaration suffit, quel qu'ait été le mobile du capitaine, si d'ailleurs elle occasionne un préjudice.

742. Ce que doivent comprendre les dommages-intérêts. Par qui ils sont prononcés.
743. Indépendamment de ces dommages, la somme stipulée en bloc pour l'affrétement d'une partie déterminée ou de l'entier navire, doit subir une diminution.
744. Exception, lorsque la différence n'excède pas le quarantième. Quand y a-t-il lieu de l'appliquer ?
745. Autre exception, si la déclaration est conforme au certificat de jauge.
746. L'erreur du certificat n'en influe pas moins sur le règlement du fret.
747. Comment s'opère le chargement en cas d'insuffisance entre les divers chargeurs ?
748. Effet de l'erreur en moins. Obligations et droits des parties.
749. Le capitaine peut-il, dans ce cas, contraindre de compléter le chargement et exiger le fret pour le vide excédant le tonnage déclaré ?

739. — L'article 273 veut que la charte partie indique le nom et le tonnage du navire, la même exigence se retrouve dans l'article 281, à l'endroit du connaissement. Enfin, l'article 286 la rend commune à l'affrétement, quel qu'en soit le mode.

C'est qu'en effet cette indication intéresse à un très haut point le chargeur, surtout dans l'hypothèse d'un affrétement portant sur la totalité ou sur une partie déterminée du navire. Cest évidemment sur la capacité déclarée que se mesureront les préparatifs du chargement. Si cette capacité est moindre cependant, l'affréteur ne pouvant charger tout ce qu'il est parvenu à se procurer sera dans le cas d'éprouver un préjudice plus ou moins considérable.

S'efforcer de prévenir un pareil résultat était donc un devoir pour le législateur; l'unique moyen d'atteindre ce but était de faire un devoir au capitaine de ne faire que des déclarations exactes à l'endroit de la portée du navire, mais ce devoir avait besoin d'une sanction pénale, et c'est cette sanction que consacre l'article 289.

740. — La déclaration du tonnage n'a pas, dans l'affrétement pour une certaine quantité de marchandises, soit au tonneau, soit au quintal, soit à forfait ou à cueillette, le même effet que dans l'affrétement total ou partiel; ici la marchandise existe avant la charte partie, puisque c'est son transport qui en fait l'objet. Aussi, l'indication du tonnage est non dans l'intérêt du chargeur, qui peut ignorer l'importance des précédents affrétements, mais bien plutôt dans celui du capitaine lui-même. Son rappel, dans chaque charte partie, le mettra à même de ne pas contracter des engagements au-delà de la portée réelle La faute est la même, disait Valin, de déclarer le navire d'un plus grand port qu'il n'est réellement, et de s'engager par une fausse opération à recevoir des marchandises au-delà de ce même port.[1]

Il est même certain que dans cette dernière hypothèse il y a plus que fausse déclaration, le capitaine contracte un engagement qu'il lui sera impossible de remplir. Aussi, l'omission de l'indication du tonnage qui, dans l'affrétement total ou partiel, ne donnerait lieu à aucuns dommages-intérêts en faveur de l'affréteur, ne pourrait sous-

[1] Art. IV, tit. *du Fret.*

traire le capitaine à l'action de l'affréteur partiel, dont les marchandises ne pourraient trouver place sur le navire.

741. — L'article 289 n'exige qu'une seule chose, à savoir, l'inexactitude de l'indication; il ne se préoccupe nullement de l'intention. Que l'erreur du capitaine soit volontaire ou non, le résultat est le même. La négligence équivaut à la faute, et puisqu'il n'y a aucune différence dans les résultats, il ne saurait en exister aucune dans les effets.

Mais ces effets ne sont acquis à l'affréteur qu'autant qu'il a réellement éprouvé un dommage de la déclaration inexacte; ce sont des dommages-intérêts que la loi prononce contre son auteur, et cela seul entraîne l'idée d'un préjudice à réparer. En quoi, en effet, la déclaration erronée ou inexacte intéresserait-elle l'affréteur si, nonobstant son existence, la charte partie avait reçu, en ce qui le concerne, sa pleine et entière exécution?

742. — Donc, celui qui invoque la disposition de l'article 289 doit prouver qu'il éprouve un préjudice, il ne peut prétendre à des dommages-intérêts qu'à cette condition.

Les législations anciennes avaient cru devoir déterminer la nature de ces dommages-intérêts. Les lois Rhodiennes les faisaient consister en la moitié du fret qu'elles faisaient perdre au capitaine. Le *Consulat de la mer* se bornait à exonérer l'affréteur du payement du fret d'un nombre de tonneaux égal à celui qu'il n'avait pu charger.

L'ordonnance de 1681 n'admet ni l'une ni l'autre de ces bases, elles pouvaient être exagérées dans un cas, insuffisantes dans l'autre, elle se contenta donc d'admettre le principe que la fausse déclaration obligeait le capitaine à payer des dommages-intérêts, dont elle abandonnait dès-lors la détermination à la prudence du juge. C'est là ce que le Code a également consacré.

Sous son empire, ces dommages-intérêts obéissent à la règle générale des articles 1149 et suivants du Code Napoléon, ils doivent donc comprendre la perte que l'affréteur a éprouvée et le gain dont il a été privé.

743. — Indépendamment de ce double élément, l'affréteur total ou partiel devrait, en outre, obtenir une diminution proportionnelle du fret, s'il avait été abonné à une somme déterminée et fixe. Ainsi, celui qui aurait promis une somme de 12,000 francs pour un navire déclaré être de 250 tonneaux et qui n'en jaugerait que 200, aurait le droit de réduire d'un cinquième la somme promise, il en serait de même pour le fret stipulé à tant par mois. L'affréteur au tonneau, n'étant tenu de payer que le nombre de tonneaux qu'il aurait réellement embarqué ou pu embarquer, n'aurait aucune réduction à prétendre sur le fret.

744. — Il n'eût pas été juste d'exiger les dommages-intérêts du capitaine, quelle que fût d'ailleurs la nature de l'inexactitude commise dans la déclaration du tonnage, une certaine latitude devait être laissée. Dans une déclaration de ce genre, disait Valin, la restriction, *ou envi-*

ron, se supplée de droit, une erreur peu considérable ne tire pas à conséquence : *Parum et nihil æquiparantur*.

Cette latitude, que l'ordonnance de 1681 avait fixée à un quarantième, se trouve consacrée par le Code. Si le navire déclaré à deux cents tonneaux n'en jauge réellement que 195, le capitaine est excusable et n'a aucuns dommages-intérêts à payer.

Mais il en serait tenu si le port n'était que de 194 tonneaux ; l'erreur excéderait le quarantième, et l'article 290 exclut précisément ce cas du bénéfice de l'exception qu'il autorise.

Ce dont l'affréteur devrait être indemnisé, c'est des six tonneaux manquant, et non pas d'un seul, comme pourrait le prétendre le capitaine. Le législateur qui tolère l'erreur qui n'excède pas le quarantième, n'a pas entendu autoriser le capitaine à bonifier, dans tous les cas, de cette quotité. Toute les fois qu'il y a lieu à dommages-intérêts, il répond du manquant réel. L'article 290 pardonne à l'erreur, mais n'autorise pas un prélèvement. [1]

745. — Le capitaine n'encourt aucun reproche, et partant aucune responsabilité, s'il a déclaré le tonnage tel qu'il est indiqué dans le certificat de jauge. Sans doute, ce certificat peut être erroné et il l'est ordinairement, puisque l'administration n'opère que eu égard à la contenance cubique et abstraction faite des réductions qui naissent de la nature du chargement. Mais ce caractère

[1] Valin, art. 5, tit. *du Fret*, et art. 47, tit. *des Assureurs*.

de la jauge officielle n'étant un secret pour personne, chacun peut et doit le prendre en considération et calculer sur cette donnée. D'ailleurs, si le capitaine n'était pas autorisé à s'y référer, quelle est la règle qu'il devrait suivre pour échapper à la responsabilité que l'erreur lui impose ?

On devait donc lui permettre de conformer sa déclaration au document officiel qu'il a en mains et auquel il est fort excusable d'ajouter foi.

746. — Mais si l'erreur en plus du certificat n'exerce aucune influence sur le chargement, elle est appelée à produire un effet contraire quant au règlement du fret. Ainsi, dans une espèce jugée par le tribunal de commerce de Marseille, le 5 janvier 1830, un capitaine ne tenant compte que d'un fret de 152 tonneaux, tandis que le certificat de jauge du navire lui en donnait 220, était poursuivi en payement de la différence, mais cette demande fut repoussée par le tribunal, sur les motifs qu'il est reconnu par l'expérience que les jauges faites par l'administration de la douane ne sont jamais exactes, et que les navires, suivant leur construction et la nature de leur chargement, sont d'un port réel bien au-dessous de celui énoncé dans l'acte de francisation.[1]

Il est vrai que dans cette règle le litige existait entre copropriétaires, coarmateurs du navire, mais on ne saurait rationnellement décider autrement à l'endroit de l'affréteur.

[1] *Journal de Marseille*, t. 11, 1, 225.

Sans doute, celui-ci ne saurait exciper de la différence de portée pouvant et devant résulter de la nature encombrante du chargement. Celui-ci est son fait exclusif et personnel, de quelque manière qu'il occupe l'entier navire ou la partie qui lui en a été louée, en poids ou en étendue, il n'en a pas moins joui de l'intégralité de la chose louée, il en doit donc le fret.

Mais cette obligation peut-elle raisonnablement s'étendre jusqu'à le contraindre de payer un espace dont il n'a pu jouir, par l'excellente raison qu'il n'existait pas? Qu'on lui refuse donc les dommages-intérêts auxquels l'inexactitude de la déclaration donnerait lieu si elle était le fait exclusif du capitaine, c'est ce que prescrit l'article 291, mais qu'il soit tenu, dans tous les cas, de payer le fret sur la portée officielle, c'est ce que rien n'autorise. C'est bien le moins qu'on l'affranchisse du loyer jusqu'à concurrence de ce dont l'erreur l'a empêché de jouir.

L'affréteur total ou partiel peut donc toujours se refuser à payer au-delà de la portée réelle du navire. La constatation qu'il en provoquerait contrairement au certificat de jauge ne saurait lui être refusée.

747. — Quelle que soit la déclaration du capitaine dans l'affrétement au tonneau, au quintal, à forfait ou à cueillette, toute la marchandise traitée par lui doit être réellement embarquée, sous peine de dommages-intérêts. L'insuffisance du navire a dû nécessairement amener à examiner l'ordre à suivre pour le chargement entre les divers affréteurs pouvant être tous également intéressés à

la réalisation du voyage, plutôt qu'à obtenir une indemnité.

A cet égard, il a été admis que ceux qui auraient réellement chargé avant la découverte de l'insuffisance devaient être préférés, quelle que fût la date du contrat. Que si rien n'a été chargé, c'est cette date qui déterminerait la préférence, on remonterait à la plus ancienne, et l'on suivrait cet ordre jusqu'à chargement complet.

748. — L'erreur en moins que le capitaine aurait commise dans l'indication du tonnage ne saurait tirer à conséquence dans les affrètements au tonneau, au quintal, à forfait ou à cueillette. Quelle en serait la conséquence dans la charte partie relative à la totalité ou à une partie déterminée du navire?

Pothier enseigne que si le fret avait été stipulé en une somme fixe pour le tout ou pour la partie, le capitaine n'est pas fondé à exiger une augmentation pour raison du plus de contenance, car il a loué son navire en entier, sans en rien réserver, pour le prix porté au contrat. Mais que si le fret était réglé à tant du tonneau, l'affréteur devrait le fret pour autant de tonneaux qu'il aurait occupé par ses marchandises.[1]

Nous n'admettrions cette doctrine, dans le premier cas, que si l'affréteur n'a réellement chargé que jusqu'à concurrence de la partie déclarée. S'il a embarqué au-delà, il a profité de l'erreur, il est juste qu'il paye le loyer.

Le contraire violerait le principe que l'erreur maté-

[1] *Char. parties*, n° 44.

rielle ne doit nuire, ni profiter à personne. On ne saurait l'admettre que dans une seule hypothèse, à savoir, celle d'un forfait dans lequel chaque partie étant appelée à supporter les chances de perte est par cela même fondée à profiter de celle de gain.

Or, nous venons de voir que l'affréteur ne subit jamais la première. Il doit être indemnisé, lorsque la contenance réelle est moindre que celle qui lui a été déclarée. Il n'y a donc jamais, dans l'affrétement consenti pour une somme unique et déterminée. un forfait dans l'acception ordinaire du mot; ce qui est relatif à la portée du navire n'est jamais obligatoire que sauf vérification, et puisque l'affréteur est à l'abri de la perte, il serait injuste de lui permettre de retirer un bénéfice de l'erreur commise par le capitaine au préjudice de l'armement.

Tout ce qu'il pourra raisonnablement prétendre est donc de n'être pas tenu d'une augmentation de fret, si, par suite de l'erreur, il n'a réellement chargé que jusqu'à concurrence du tonnage déclaré; en cas de chargement incomplet, de n'être tenu du vide que dans la même proportion.

749. — Si l'erreur est reconnue avant le chargement, le capitaine pourra-t-il contraindre l'affréteur à charger pour toute la portée réelle, sous peine de payer le vide au-delà de la contenance déclarée?

La négative avait été deux fois consacrée par le tribunal de commerce de Marseille. Un premier jugement, du 3 octobre 1825, décidait que l'affréteur d'un navire, qui s'est obligé de payer le vide pour le plein, ne peut être

tenu du vide excédant la contenance ou portée du navire déclarée dans la charte partie. Un second jugement, rendu le 23 septembre 1836, déclarait de son côté que le capitaine qui, en frétant son navire pour son plein et entier chargement, a indiqué dans la charte partie un tonnage moindre que la portée réelle, ne peut exiger de l'affréteur qu'il lui fournisse un chargement au-dela de la capacité déclarée.

Mais, bientôt après, ce même tribunal prononçait le contraire en jugeant, le 23 novembre 1836, que l'affréteur est tenu de compléter le chargement pour l'excédant de la portée déclarée.[1]

Ce dernier système conduit à cette conséquence énorme de punir l'affréteur de la faute exclusivement imputable au capitaine.

En effet, c'est sur le tonnage déclaré que l'affréteur établit ses prévisions ; c'est en vue du chargement qu'il s'est ainsi ménagé qu'il fait lui-même ses achats et se procure la marchandise. Cependant, le chargement ainsi réalisé, le capitaine s'aperçoit que le navire n'est pas rempli et découvre l'erreur qu'il a commise dans l'indication du tonnage, c'est sa faute évidemment, et cependant il pourrait contraindre l'affréteur à se procurer sans retard une quantité plus ou moins considérable de marchandises, à changer la nature et le caractère de sa spéculation, sous peine de payer des surestaries ou de supporter un fret pour une contenance que lui, du moins,

[1] *Journal de Marseille*, t. 6, 1, 294 ; t. 16, 1, 99 et 230.

pouvait et devait ignorer, et alors même que ses moyens ne lui permettraient pas de remplir ce vide imprévu.

Il n'est pas possible que le législateur ait autorisé un pareil résultat. Que répondre, en effet, à l'affréteur déclarant : je n'ai jamais entendu expédier que la quantité de marchandises que je savais pouvoir et devoir être à ma disposition, et je n'ai affrété le navire que parce qu'on m'annonçait que son tonnage était en rapport avec ces marchandises. Je n'eusse pas consenti à traiter, si on m'avait fait connaître la vérité, tout au moins me serais-je réduit à l'espace suffisant. Faudra-t-il donc que je sois victime de l'erreur d'autrui et obligé de donner à mon contrat une extension que je n'aurais jamais acceptée.

Il n'y a pas moyen de méconnaître la justesse de ces considérations et de se soustraire à leur conséquence. L'erreur en moins ne peut donc aboutir qu'à laisser l'affréteur entièrement libre ou de compléter lui-même le chargement, ou de s'en tenir à celui que lui imposait le tonnage déclaré. S'il opte pour le premier mode, il doit un supplément de fret proportionnel.

Dans le second cas, le capitaine pourra utiliser l'excédant de contenance en l'affrétant à d'autres, sans même avoir besoin de l'autorisation de l'affréteur principal, ni à lui tenir compte du fret de ce nouvel affrétement Cette solution fait à l'intérêt de tous cette part que le législateur s'est partout efforcé de lui accorder.

—

ART. 291.

Si le navire est chargé à cueillette soit au quintal, au tonneau ou à forfait, le chargeur peut retirer ses marchandises, avant le départ du navire, en payant le demi-fret.

Il supporte les frais de charge ainsi que ceux de décharge et de rechargement des autres marchandises qu'il faudrait déplacer et ceux du retardement.

ART. 292.

Le capitaine peut faire mettre à terre, dans le lieu du chargement, les marchandises trouvées dans son navire, si elles ne lui ont point été déclarées, ou en prendre le fret au plus haut prix qui sera payé dans le même lieu, pour les marchandises de même nature.

ART. 293.

Le chargeur qui retire ses marchandises pendant le voyage, est tenu de payer le fret en entier, et tous les frais de déplacement occasionnés par le déchargement; si les marchandises sont retirées pour cause des faits ou des fautes du capitaine, celui-ci est responsable de tous les frais.

SOMMAIRE.

750. Exception à la prohibition de retirer les effets chargés en faveur de l'affréteur à cueillette. Ses motifs.
751. Modification de l'ordonnance de 1681 par l'article 291. Signification de celui-ci.
752. Conséquences de l'exception. Dispense-t-elle de compléter le chargement, si les marchandises chargées ne sont pas retirées ?
753. A quelle époque doit s'opérer le retirement ?
754. Conséquences pour le chargeur qui l'exerce. Ce que comprend le demi-fret qu'il doit.
755. Obligations des chargeurs qui retirent leurs marchandises pendant le voyage.
756. *Quid*, si le retirement est motivé sur les faits ou la faute du capitaine.
757. Caractère du chargement non déclaré. Droits du capitaine.
758. L'option qui lui est laissée ne peut s'exercer qu'avant le départ du navire.
759. Ire exception. Surcharge du navire.
760. IIme exception. Crainte d'une concurrence pour l'affréteur principal.

750. — Nous venons de voir que l'affrétement partiellement exécuté ne peut être résilié que d'un consentement réciproque, et que l'affréteur qui voudrait retirer ses marchandises avant le départ, ou qui, ne complétant pas le chargement, laisserait le navire partir à non-charge n'en serait pas moins tenu du fret entier et pour tout le chargement.

L'ordonnance avait introduit une exception à la prohibition de retirer les marchandises en faveur du chargeur à cueillette ou au quintal ou au tonneau. Valin s'étonnait

de cette exception, qu'il n'admettait que parce que, la loi existant, il fallait bien s'y conformer. Pothier la considérait comme une grâce faite à l'affréteur, fondée sur ce qu'on présume qu'il sera facile au maître de trouver à louer à d'autres.[1]

Il est un autre motif tiré de la nature même de l'affrétement, qui peut bien mieux justifier l'exception. L'affrétement à cueillette ne devient définitif que lorsque le capitaine a trouvé à compléter le chargement. Or nous avons déjà dit que cette condition peut être considérée comme potestative, car son accomplissement est laissé à la libre discrétion et volonté du capitaine. Le refus qu'il ferait d'accepter les autres propositions qui lui seraient faites, refus dont il ne doit compte à personne, amènerait donc la rupture du voyage, sans qu'il fût tenu d'aucuns dommages-intérêts.

L'affréteur à cueillette ne contracte donc, dans l'origine, qu'un projet sur l'exécution duquel il ne peut avoir aucune certitude. Ce caractère spécial rend en quelque sorte raison de l'exception qu'on fait en sa faveur. En échange de la faculté concédée au capitaine, il a, lui, celle de retirer les marchandises. Cette espèce de réciprocité est d'ailleurs assez corrigée par l'obligation de payer le demi-fret et de supporter tous les frais.

751. — Ce qui prouve jusqu'à l'évidence que notre Code a exclusivement cédé à cette considération, c'est la modification qu'il a fait subir à l'ordonnance. Celle-ci

[1] *Charte partie*, n° 77.

accordait au chargeur à quintal ou au tonneau la même faveur qu'à celui qui avait traité à cueillette. L'article 291, au contraire, réduit l'exception à ce dernier exclusivement. L'affrétement à cueillette sera nécessairement au quintal, au tonneau ou à forfait, et comme, quel que fût le mode convenu, la loi voulait lui conférer le bénéfice de l'exception, elle a cru devoir s'en expliquer.

Tel est en effet le véritable sens de l'article 291. Si le chargement est à cueillette, soit qu'il ait été convenu au quintal, ou au tonneau ou à forfait, cette spécification, dit Locré, rend évidemment l'article restrictif et ne permet pas de l'appliquer, même à l'affrétement au quintal, au tonneau ou à forfait, lorsque le chargement n'est pas fait à cueillette.[1] C'est qu'alors l'engagement perd le caractère que nous indiquions tout à l'heure ; que, devenu définitif au moment même où il est contracté, on voulait et on devait le laisser sous l'empire de la règle générale.

752. — L'affréteur à cueillette a donc seul la faculté de retirer ses marchandises déjà chargées. Cette faculté entraînerait à elle seule celle de ne pas charger, alors que l'article 288 ne l'aurait déjà formellement consacrée.

Mais peut-il, après avoir chargé une partie et sans la retirer, refuser de compléter le chargement en payant le demi-frêt pour ce qui manque encore ? Oui, disait Valin, si l'affréteur peut, après avoir chargé, retirer les marchandises, en payant seulement la moitié du fret, il est évident,

[1] *Esprit du Code de commerce*, art. 191.

par identité de raison, qu'il peut refuser, à la même condition, de compléter le chargement.[1]

Nous ne saurions rencontrer ici cette identité de raisons sur laquelle s'appuye Valin. La faculté de faire résilier le contrat ne renfermait pas celle de le modifier. La modification, en effet, substitue un nouveau contrat à l'ancien, et comment admettre une pareille substitution malgré et contre la volonté d'une des parties ?

Le contrat originaire doit être exécuté ou rompu. L'affréteur à cueillettè a le choix, mais il ne saurait cumuler le bènéfice de la résiliation et celui de l'exécution. S'il opte pour le premier, le contrat disparaît et s'efface en entier. Il n'existe donc plus rien entre lui et le fréteur qui peut dès-lors le contraindre à retirer les effets qu'il n'a reçus que dans la supposition que le contrat serait exécuté.

En conséquence, si, sommé de faire ce retirement, l'affréteur s'y est refusé, il a par cela même répudié le bénéfice de l'article 291, et s'il ne complète pas le chargement et si le navire est parti à non-charge, il se trouve règi par l'article 288, et il est tenu du fret entier pour tout le chargement.

753. — La faculté conférée par l'article 291 ne peut être exercée que si le navire n'est pas encore parti, d'où l'on a conclu que le navire qui a pris ses dernières dispositions, et qui, expédié en douane, n'attend que la marée pour mettre à la voile, devant être considéré comme

[1] Art. 6, tit. *Du Fret.*

parti, la prétention de l'affréteur, demandant en cet état le retirement de ses marchandises, devrait être repoussée.[1]

La raison de douter de la rectitude de cette interprétation se puise dans la disposition de notre article mettant les frais de retardement à la charge de l'affréteur.

Quels peuvent être, en effet, ces frais de retardement? La loi n'a pu avoir en vue le temps que le capitaine, préparant seulement son départ, perdrait à trouver à remplacer la marchandise retirée. Il est indemnisé de ce temps par le demi-fret qu'il reçoit et qui ne lui est alloué qu'à cette occasion. Donc lui accorder en outre les frais de ce retard, ce serait lui concéder une double indemnité.

D'ailleurs tant que le navire n'est pas prêt à mettre à la voile, tant que son départ est incertain, il n'existe et ne saurait en réalité exister un retard proprement dit. Pour que ce retard puisse être admis, il faut de toute nécessité que le navire ne soit arrêté que par le retirement des marchandises. Or cela ne se réalisera précisément que lorsque le retirement ne sera demandé qu'au moment où le navire est prêt à mettre à la voile.

Ce qui s'induit du texte de la loi peut également s'induire de son esprit. Evidemment le législateur n'a pas supposé que l'affréteur n'obéira qu'à un pur caprice qui, dans tous les cas, lui coûterait assez cher. Il admet donc qu'il ne reviendra de son traité que lorsque les circonstances lui feront justement considérer son opération comme dangereuse ou inutile.

[1] Paris, 27 novembre 1847; D. P. 48, 2, 90.

Or, ces circonstances peuvent n'éclater ou n'être connues qu'au moment même où le navire est prêt à partir. Pourquoi donc, puisque le navire et les marchandises sont encore là, priver l'affréteur du moyen d'échapper à la perte considérable qui l'attend? Ne suffit-il pas de l'indemnité qu'il doit subir, et qu'importe que ce navire soit arrêté, puisque les frais du séjour seraient à la charge de celui qui le nécessite.

La doctrine de l'arrêt de la Cour de Paris, que nous annotons, s'éloignerait donc du texte et de l'esprit de la loi. Elle refuserait l'exercice de la faculté concédée par l'article 291, au moment même où cet exercice serait le plus utile à l'affréteur.

754. — L'affréteur à cueillette, qui refuse de charger ou qui retire ses marchandises, est obligé de payer, à titre de dommages-intérêts résultant de l'inexécution du contrat :

1° Le demi-fret pour le chargement entier et pour tout le voyage. Ainsi si le navire était affrété pour l'aller et le retour, c'est le demi-fret de l'un et de l'autre qui devrait être compté au capitaine. En effet, l'armement éprouve pour le retour le même préjudice que pour l'aller. Le navire, assuré de trouver son chargement, n'aurait fait qu'un court séjour dans le port où il devait le recevoir. L'obligation de s'en procurer un en échange de celui qui est refusé prolongera ce séjour pour un temps plus ou moins long. De là un préjudice certain, et par conséquent nécessité pour le capitaine d'en être indemnisé;

2° Les frais de décharge de la marchandise retirée, et ceux que ce retirement occasionnera. Ainsi l'arrimage du navire étant achevé, il est possible qu'on soit obligé de le défaire pour arriver aux marchandises réclamées. Il était donc naturel de mettre à la charge de l'auteur de cette réclamation les frais de déchargement et de rechargement des marchandises qui devront être déplacées et replacées. Ces frais comprennent ceux du nouvel arrimage ;

3° Enfin les frais du retardement. Ces frais comprennent les dépenses faites par le navire pendant le temps du déchargement et du rechargement de toutes les marchandises. Ces frais sont de véritables surestaries. Ils comprennent donc tout ce que comprennent celles-ci.[1]

755. — Aucune différence n'existe plus entre l'affréteur à cueillette et les autres, relativement à la faculté de retirer les marchandises pendant le cours du voyage. Ils se trouvent tous sous l'empire de l'article 293, aux termes duquel l'exercice de cette faculté donne lieu au payement du fret entier, quelle que soit la distance restant à parcourir.

On eût pu peut-être introduire ici le tempérament que la loi du 15 juin 1841 consacre dans l'hypothèse de l'article 234. On pourrait dire, en effet, que le capitaine qui a chargé pour divers à la même destination, est obligé de s'y rendre tant qu'un seul des chargeurs persiste à y diriger ses marchandises ; qu'il est juste dès-lors que tous

[1] V. *Inf.*, art. 307.

les autres payent le fret entier, quel que soit le lieu où ils voudront décharger; le payement d'un fret proportionnel diminuant la recette sans diminuer la dépense, laisserait l'armement exposé à une perte certaine.

Mais lorsque tous les chargeurs étant d'accord, ou que n'en existant qu'un seul, le déchargement est complet, le capitaine n'a plus à se rendre à la destination primitive, plus de dépense à faire. Pourquoi donc ne se contenterait-il pas d'un fret proportionnel?

La raison, à notre avis, se puise d'abord dans le respect dû au contrat. L'indication du terme du voyage n'est pas sans influence sur les préparatifs que doit faire l'armement. C'est sur son éloignement, sur les difficultés de son abord qu'on s'est basé pour les réparations du navire, pour son approvisionnement tant en victuailles qu'en agrés et apparaux. Changer tout à coup la destination, ce serait faire tourner contre l'armement les précautions qu'il ne pouvait pas ne pas prendre, et l'exposer à la perte qu'entraînerait une dépense devenue sans objet.

Il est une autre raison qui se rencontrera surtout lorsque l'affrètement n'aura pour objet que le voyage d'aller. Dans ce cas, en effet, le fréteur aura songé à se ménager un retour, et peut-être que, par ses ordres, son correspondant aura pris des engagements qui exigeront l'arrivée effective du navire au lieu de la destination prévue.

Tout cela devait empêcher que cette destination pût être changée au gré des chargeurs seulement. Sans doute, ils ne peuvent être privés du droit de retirer leur marchandise pendant le voyage. Mais ce retirement, que

leur intérêt leur commandera, ne pouvait nuire au navire. Celui-ci doit être payé comme s'il avait réellement accompli le voyage, le capitaine est fondé à exiger le fret entier et les frais qu'occasionne le débarquement. L'article 293 est général et absolu. Il recevrait son application, alors même que les marchandises, naturellement sujettes à dépérissement, n'auraient été retirées que pour prévenir leur complète et entière détérioration.

756. — Au reste, il en est en cette circonstance comme dans toutes celles où il y a lieu à indemnité. Celle-ci n'est due que si le fait y donnant lieu est imputable à celui à qui on la réclame.

Est-ce là ce que consacre l'article 293 ? En vérité, il serait permis d'en douter, puisqu'il borne la responsabilité du capitaine, occasionnant par sa faute le débarquement, au payement des frais. Le silence gardé sur la proportion dans laquelle le fret doit être payé, dans ce cas, pourrait donc permettre à la prétention de l'exiger en entier de se produire.

Mais on ne pourrait l'accueillir sans dénaturer le caractère de la loi, sans faire violence à son véritable esprit. Une prétention de ce genre, comme l'observe M. Locré, n'irait à rien moins qu'à accorder au coupable des dommages-intérêts que payerait la partie lésée.

Ce résultat, condamné par la raison, l'a été expressément déjà par l'article 216, qui déclare le capitaine responsable de ses fautes; par l'article 221, faisant refléchir cette responsabilité jusqu'au propriétaire du navire. Il va l'être aussi explicitement par l'article 295; comprendrait-

on, en effet, que le capitaine qui doit des dommages-intérêts si, par son fait, il retarde ou arrête le voyage, pût en réclamer si, par son fait ou sa faute, il en rendait la rupture inévitable?

Le capitaine, auteur de l'inexécution, non-seulement ne pourrait réclamer l'entier fret qui n'est que l'indemnité de cette inexécution, mais encore il devrait lui-même dédommager l'affréteur des pertes que la décharge prématurée lui occasionnerait. Ce qui lui est dû ne peut donc consister dans notre hypothèse qu'au fret acquis suivant la durée du voyage, et sauf l'indemnité à laquelle il serait condamné en faveur de l'affréteur, et le payement de tous les frais que le déchargement entraînerait.

757. — Le contrat d'affrètement est essentiellement consensuel. Il ne peut donc se former que par le concours des volontés sur la chose et sur le prix. Donc, le chargement qu'on ferait sur un navire, sans même l'avoir déclaré au capitaine, ne créerait aucun lien obligatoire pour celui-ci. Il peut donc ou refuser le chargement en sommant le chargeur de le reprendre, et, à défaut, en le débarquant lui-même, ou exiger le fret au plus haut prix de la place pour les marchandises de même nature.

758. — Cette option, la loi ne l'accorde que dans le lieu du chargement. Le départ du navire équivaut à l'acceptation. Le défaut de découverte avant ce départ est si improbable, si invraisemblable, que la loi ne pouvait le faire entrer dans ses prévisions.

Cependant le vrai peut quelquefois n'être pas vraisem-



blable. Qu'arriverait-il donc si, en réalité, le chargement clandestin n'était découvert qu'après que le navire a fait voile ?

Le projet du Code laissait au capitaine l'option que lui accorde l'article 292. Mais cette décision fut contestée. L'alternative, disait la Cour de Rennes, n'est rationnelle et juste, et ne doit s'exercer qu'avant le départ. Dès que le navire a mis à la voile, on ne doit accorder que le droit de percevoir le fret au plus haut prix, excepté que le navire se trouvât surchargé.

Cette réclamation, repoussée par la commission, fut accueillie par le conseil d'État et consacrée par l'article 292. Il en résulte qu'à quelque époque qu'il ait été découvert, le chargement clandestin ne peut être mis à terre qu'avant le départ du navire.

759. — Mais cette règle est susceptible d'exception : en premier lieu, celle signalée par la Cour de Rennes elle-même, à savoir, si le navire était surchargé. L'effet de la surcharge se réduisît-il à retarder le voyage, en rendant la manœuvre plus difficile ou la marche du navire plus lente, qu'il y aurait injustice à obliger le capitaine à l'accepter.

D'autant plus que la surcharge, étant une faute, rendrait, aux termes de l'article 295, le capitaine responsable du retard qu'elle occasionnerait. Or il répugnerait à la raison que, pour complaire à un chargeur qui s'est illégalement imposé, le capitaine fût contraint de commettre une faute pouvant avoir pour lui de telles conséquences.

760. — Cette considération détermine une seconde

exception à la règle de l'article 292. Le capitaine doit être autorisé à déposer à terre, même pendant le voyage, le chargement clandestin qu'il n'a découvert qu'après le départ, si, par sa nature, il doit en résulter une concurrence au lieu de destination pour les marchandises expédiées par le principal affréteur.

Faciliter cette concurrence est, de la part du capitaine, une faute engageant sa responsabilité; on ne peut donc pas plus imposer celle-ci que celle qui résulterait de la surcharge.

M. Boulay-Paty n'admet cette exception que s'il était bien démontré que l'apport du chargement clandestin au lieu de destination causerait un grand préjudice au véritable affréteur. Nous ne pouvons admettre cette restriction.

Imposer cette appréciation au capitaine, c'est le rendre juge d'un résultat que l'événement seul est dans le cas de fixer. Comment, en effet, savoir les conséquences qu'entraînera la concurrence. Le plus petit excédant peut avoir les effets les plus fâcheux, et il est du devoir du capitaine de prévenir non-seulement la perte, mais encore la simple réduction du gain espéré.

Ce serait ensuite favoriser une fraude, que son intérêt conseille au capitaine, en lui permettant de toucher un fret qu'il n'aurait pas dû gagner, et en lui fournissant une excuse déjà beaucoup trop facile.

C'est d'ailleurs ce même intérêt qui doit porter à s'en remettre entièrement et sans condition à la prudence du capitaine; on peut-être sûr d'avance qu'il n'agira que sur des graves motifs, puisque la mise à terre du chargement

lui fera perdre le bénéfice qu'il aurait réalisé en touchant le fret au plus haut prix.

D'ailleurs, que le préjudice à éprouver par l'affréteur véritable soit plus ou moins considérable, le capitaine n'en sera pas moins obligé de le réparer. Il n'y a donc pas à hésiter entre lui et le chargeur clandestin. De quoi se plaindrait celui-ci ? Doit-on favoriser l'acte inqualifiable qu'il s'est permis, et trouver trop rigoureuses les conséquences du refus d'un mandat qu'il a cherché à imposer par la ruse ?

Le capitaine ne peut donc être tenu que de veiller à la conservation de la marchandise qu'il met à terre. Or il a rempli ce devoir, lorsqu'il l'a confiée à un commerçant de la localité notoirement solvable, ou entre les mains d'un tiers consignataire nommé par la justice, et qu'il a dûment avisé le chargeur.

—

ART. 294.

Si le navire est arrêté au départ, pendant sa route, au lieu de sa décharge par le fait de l'affréteur, les frais du retardement sont dus par l'affréteur.

Si, ayant été frété pour l'aller et le retour, le navire fait son retour sans chargement, ou avec un chargement incomplet, le fret entier est dû au capitaine, ainsi que l'intérêt du retardement.

ART. 295.

Le capitaine est tenu des dommages-intérêts envers l'affréteur, si, par son fait, le voyage a été arrêté ou retardé au départ, pendant sa route, ou au lieu de sa décharge.

Ces dommages-intérêts sont réglés par des experts.

SOMMAIRE.

761. L'affréteur ne peut, par son fait, arrêter ou retarder le voyage.
762. Peine qu'il encourt dans le cas contraire.
763. Obligations de l'affréteur qui a traité pour l'aller et le retour. Inapplicabilité des articles 288 et 291.
764. Peine qu'il encourt s'il ne fournit pas le chargement de retour.
765. Droits de l'affréteur si l'arrêt du navire ou le retard provient du fait du capitaine.
766. Comment se déterminent les dommages-intérêts dus à l'affréteur ?
767. Nature et caractère de l'obligation que l'affrétement crée pour le propriétaire du navire. Effet de l'inexécution.

761. — Les parties contractantes en la charte partie ont réciproquement un intérêt incontestable à ce que le voyage projeté s'exécute immédiatement et s'accomplisse dans le plus bref délai possible. Chacune d'elles s'oblige à s'interdire tout acte de nature à amener un résultat contraire. Les articles 294 et 295 ne font que tirer la juste

conséquence de cette obligation, en faisant de son inexécution la cause d'une allocation de dommages-intérêts contre son auteur, et en faveur de la partie qui en souffre.

L'inexécution est évidente, lorsque le navire est arrêté au départ, pendant le voyage ou à l'arrivée. Les causes déterminant l'arrêt indiquent par elles mêmes à qui cette inexécution doit être imputée.

Elle provient du fait de l'affréteur, si ce navire est arrêté au départ ou à l'arrivée, parce que les marchandises chargées sont prohibées à l'exportation ou à l'importation; s'il est arrêté pendant le voyage en temps de guerre, par exemple, comme portant des objets considérés comme contrebande de guerre, à la destination d'un lieu appartenant à l'une des puissances belligérantes.

Dans ces divers cas, la faute est tout entière du côté de celui qui a fait le chargement. Aussi est-il exclusivement responsable des conséquences que la prolongation forcée du voyage ou le retard dans le débarquement peut entraîner.

762. — Le projet du Code disposait que l'affréteur qui aurait retardé le voyage par son fait serait tenu de l'*intérêt du retardement*. La Cour de Rennes fit observer que ces mots pourraient être interprétés diversement. Que les uns n'y verraient, pour le capitaine, d'autres droits que celui d'exiger l'intérêt du fret pendant le retard que le navire a essuyé en attendant la levée de l'obstacle; que les autres les interprèteraient en ce sens qu'outre le fret entier, le capitaine doit être indemnisé du retard.

Pour faire disparaître tout équivoque, le conseil d'Etat mit à la charge de l'affréteur qui a suscité l'obstacle les frais du retardement, ce qui ne permet pas de douter de l'intention de la loi. Ce qu'elle veut, c'est que le capitaine soit remboursé de tous les frais faits pendant le séjour forcé du navire, tels que la nourriture et les loyers de l'équipage.

763. — L'affréteur qui a traité pour l'aller et le retour, s'est, par cela même, obligé à opérer le chargement de l'un et de l'autre. Dès-lors, les dispositions précédentes indiquaient assez qu'elles seraient pour lui les conséquences de l'inexécution de cette obligation.

Mais ce qui rendait une disposition spéciale, pour le retour, nécessaire, c'est précisément la faculté que confère l'article 288 de résilier le traité avant tout chargement, en payant le demi-fret. Cette faculté pouvait-elle s'appliquer au retour comme à l'aller ?

L'affirmative était fort difficile à admettre, car la condition que la loi met à cet exercice est irréalisable. L'aller et le retour ne constituent pour l'affréteur qu'un seul et unique voyage, malgré qu'à l'endroit des gens de l'équipage et du capitaine lui-même, la loi les ait quelquefois distingués. Or, ce voyage commence dès que le navire a quitté le port d'armement, et ce commencement de voyage, en exécution de la charte partie, ne permettait plus de la résilier, et laissait, dès-lors, l'article 288 sans application possible. Cependant, le contraire aurait pu être soutenu, et le désir de prévenir cette difficulté fit consacrer la disposition de l'article 294.

Cet article, écartant l'application de l'article 288, repousse par cela même celle de l'article 291. L'affréteur à cueillette peut bien refuser ses marchandises ou retirer celles qu'il a chargées en payant le demi-fret, mais cette faculté ne lui est ouverte qu'avant le départ du navire et le commencement du voyage. Sa prétention de l'exercer pour le chargement de retour, alors que le voyage est depuis longtemps commencé, ne saurait s'étayer sur aucune base légale.

764. — Ainsi l'affréteur qui a traité pour l'aller et le retour, quel que soit le caractère du contrat, ne peut, sous aucun prétexte, refuser de charger pour opérer celui-ci. A quelque époque que se réalisât son refus, le résultat est le même; s'il laisse partir le navire sans chargement, ou avec un chargement incomplet, il est tenu de payer le fret entier.

Les termes de la loi sont clairs et précis. Le fret entier n'est dû que si le navire part à non-charge, ou, comme le disait l'ordonnance, s'il opère son retour *lège*. Il est évident que le fréteur ne saurait jamais percevoir deux fois le fret. En conséquence, si, à défaut de l'affréteur, le capitaine trouvait un autre chargeur, le fret payé par celui-ci, serait nécessairement imputé sur la dette de l'affréteur primitif. Tout ce qu'il devrait, dans ce cas, c'est la différence en moins qui pourrait exister entre l'ancien et le nouveau fret. Mais il ne pourrait prétendre se faire attribuer la différence en plus. L'inexécution dont il s'est rendu coupable a entièrement détruit le contrat en

ce qui le concerne, elle ne pourrait surtout lui procurer un bénéfice.

Dans tous les cas, l'affréteur doit, outre le fret, l'intérêt du retardement. Ainsi, le retard qu'il aurait mis au départ du navire, dans l'espérance de réaliser le chargement qu'il n'a pu en définitive se procurer, constituerait de véritables surestaries dont le capitaine devrait être payé. La discussion législative que ces mots, *intérêt du retardement*, suscitèrent sur cette seconde disposition de l'article, ne permet pas de leur attribuer un autre sens.

765. — L'article 295 fait pour le capitaine ce que l'article 294 fait pour l'affréteur. Aux termes de sa disposition, le capitaine est responsable et tenu des dommages-intérêts envers l'affréteur, si, par son fait, le navire a été arrêté ou retardé au départ, pendant sa route ou au lieu de sa décharge.

Le capitaine arrête par son fait le navire, s'il en amène la saisie en se livrant à des actes de contrebande, ou pour défaut de pièces que la loi lui prescrit d'avoir en sa possession et qui doivent établir la légitimité de sa navigation. Il le retarde au départ, s'il néglige de se faire expédier en douane, ou s'il prolonge son séjour au-delà du terme assigné à son départ ; pendant le voyage, s'il relâche ou s'il fait escale sans nécessité, s'il se détourne de la route directe ; à l'arrivée, s'il manque de remplir les formalités nécessaires pour que le déchargement puisse être opéré.

On devait d'autant moins hésiter à se montrer sévère pour le capitaine, que chacun de ces faits est la violation

d'un devoir positif. La responsabilité qui lui est imposée n'est donc que la conséquence de la faute qu'il commet. Cette responsabilité naît du fait du retard, et le capitaine ne peut en être exonéré que si ce retard provient d'un cas fortuit. L'existence de celui-ci est donc l'exception contre la demande en dommages-intérêts. C'est donc au capitaine qui l'invoque à l'établir et à la prouver.

L'affréteur, victime du retard ou de l'arrêt du navire, ne peut obtenir une diminution du fret. Ce fret est dû par cela seul que ses marchandises sont arrivées à leur destination. Mais il doit être indemnisé non-seulement des avaries que le retard a pu occasionner, mais encore de la perte que la vente tardive pourra entraîner. C'est dans ce sens que notre article condamne le capitaine à des dommages-intérêts, comprenant, aux termes de la loi, le gain dont l'affréteur a été privé et la perte qu'il éprouve.

766. — L'intention de la loi à cet égard se décèle par l'appel qu'elle fait à une expertise. La proposition de laisser la détermination de l'indemnité à l'arbitrage des tribunaux fut écartée par le motif que les recherches auxquelles il faut se livrer, que les détails dans lesqueils il faut descendre, et les documents qu'il faut consulter pour arriver à une juste et exacte détermination, rendaient très difficile, pour ne pas dire impossible, la mission qu'on sollicitait pour les magistrats.

L'expertise est donc obligatoire. Mais ici, comme dans toutes les autres hypothèses, les juges ne sont pas liés par l'avis des experts. Leur rapport est soumis à leur appréciation. Ils peuvent en repousser les bases, en changer

ou en modifier le résultat. Leur indépendance à cet égard est absolue. Leur décision pourrait bien constituer un mal jugé, mais jamais une violation de la loi.

767. — Il est dans l'affrètement une troisième partie dont le concours dans l'exécution est indispensable, soit qu'elle ait directement pris part au contrat, soit qu'elle y ait été seulement représentée ; nous voulons parler du propriétaire du navire. Dans l'un comme dans l'autre cas, il est personnellement tenu de fournir le navire en état d'accomplir le voyage, et de l'entreprendre au temps voulu.

Le défaut de cette délivrance lui rendrait donc directement imputable le retard que le voyage pourrait subir, et le constituerait dès-lors passible des conséquences fâcheuses qui pourraient en naître pour l'affréteur.

Aussi la Cour de Rennes proposait-elle de dire dans l'article 295 : *le capitaine ou le propiétaire du navire...* Cette proposition ne fut pas accueillie, non pas qu'on entendît dégager ce dernier de toute responsabilité, mais uniquement parce qu'on ne voulait s'occuper dans l'article 296 que du fait du capitaine, sans entendre déroger aux autres dispositions légales qui régissaient le propriétaire.

Or, ces autres dispositions sont d'abord le droit commun, aux termes duquel l'inexécution de la convention donne lieu à des dommages-intérêts ; ce sont ensuite les articles 252 et 257 du Code commercial, qui règle la position du propriétaire à l'endroit des gens de l'équipage.

Il n'est donc pas douteux que le défaut de délivrance

du navire promis, ou que le retard apporté à cette délivrance exposerait le propriétaire à des dommages-intérêts soit directement envers l'affréteur, soit par voie de garantie en faveur du capitaine. De plus, ce propriétaire serait tenu d'indemniser l'équipage, si le défaut ou le retard lui occasionnait un préjudice quelconque.

—

Art. 296.

Si le capitaine est contraint de faire radouber le navire pendant le voyage, l'affréteur est tenu d'attendre ou de payer le fret en entier.

Dans le cas où le navire ne pourrait être radoubé, le capitaine est tenu d'en louer un autre.

Si le capitaine n'a pu louer un autre navire, le fret n'est dû qu'à proportion de ce que le voyage est avancé.

Art. 297.

Le capitaine perd son fret et répond des dommages-intérêts de l'affréteur, si celui-ci prouve que, lorsque le navire a fait voile, il était hors d'état de naviguer.

La preuve est admissible nonobstant et contre les certificats de visite au départ.

SOMMAIRE.

768. Obligation pour l'affréteur d'attendre le radoub du navire. Caractère de cette obligation.
769. Comment il peut s'en racheter.
770. Arrêt de la Cour de Rennes, admettant le fret proportionnel dans le cas où le radoud doit durer longtemps. Critique.
771. Obligation pour le capitaine de louer un autre navire, si le sien est devenu innavigable.
772. Nature et caractère de cette obligation.
773. Comment se règle la différence entre les deux frets,
774. Exceptions à l'obligation de louer un autre navire. Leur caractère.
775. Effets de l'une et de l'autre.
776. Comment se règle le fret lorsqu'il s'agit de passagers ?
777. Faculté pour l'affréteur de prouver que le navire était hors d'état de naviguer avant son départ. Caractère de l'article 296.
778. Recevabilité de la preuve outre et contre le certificat de visite.
779. Effets de la preuve.

768. — L'article 296 est une nouvelle application de la règle d'équité que nous avons déjà eu à rappeler bien de fois. La responsabilité du cas fortuit, de la force majeure n'incombe à aucune des parties. Chacune d'elles y concourt de la manière et dans l'étendue dont elle en est atteinte.

La force majeure rendant le radoub du navire indispensable, interrompt et prolonge le voyage d'une part ; elle occasionne de l'autre une dépense plus ou moins considérable. Celle-ci ne concerne et ne peut concerner que l'armement, mais le retard est commun. Le navire

et la cargaison en supportent et devaient en supporter les conséquences chacun en droit soi.

Telle est l'économie de l'article 296. Dès-lors, son application est surtout subordonnée au caractère et à la nature de l'événement déterminant la nécessité du radoub. Si cet événement provient d'un défaut de soins, de négligence, d'une fausse manœuvre ; s'il est le résultat de l'ignorance ou de l'impéritie du capitaine, ses conséquences ne pourraient tomber sous le coup de notre disposition. La responsabilité reposerait tout entière sur sa tête, et on lui appliquerait la peine édictée par l'article 295.

Mais si le navire assailli par la tempête, ou évitant la poursuite de l'ennemi, éprouve le besoin d'être réparé, l'affréteur ne saurait se dispenser de contribuer au malheur commun. La part qui lui en advient est l'obligation de subir les conséquences du retard que cette réparation occasionnera forcément.

769. — Il pouvait se faire cependant que ce retard dût être tel que, l'imposer à l'affréteur, ç'eût été l'exposer à un préjudice énorme. Par exemple, si ses marchandises, naturellement sujettes à se déprécier, étaient menacées d'une perte totale ou presque totale, ou si l'époque de leur vente était tellement reculée, qu'elle ne pourrait plus être réalisée qu'à des prix ruineux.

Ce point de vue n'a pas échappé au législateur. Il n'a pas cru cependant, et avec juste raison, qu'il pût autoriser à exonérer l'affréteur de la part qu'il doit prendre dans la force majeure. Pour être juste à son endroit, on ne pouvait fouler aux pieds l'intérêt non moins sacré

de l'armement. Or, c'est ce qui serait infailliblement arrivé si, outre et indépendamment de la dépense que coûtera le radoub, on lui eût imposé un sacrifice sur le prix du fret.

Le seul moyen de concilier tous les droits, de satisfaire à tous les intérêts, était de s'en référer, quant aux conséquences du retard, à l'appréciation de l'affréteur lui-même. Il pourra s'y soustraire, s'il juge nécessaire de le faire, mais en payant le fret entier; ce qui n'est qu'une application de l'article 293.

L'intention du législateur, à cet égard, résulte non-seulement du premier paragraphe de l'article 299, mais encore et aussi expressément de sa seconde disposition. Celle-ci n'admettant le fret proportionné à ce que le voyage a duré comme libératoire qu'à la double condition: 1° que le navire sera innavigable; 2° que le capitaine n'aura pu en louer un autre, l'exclut formellement dans tous les autres cas.

770. — La Cour de Rennes a donc méconnu le véritable caractère de notre article en jugeant, le 19 août 1831, que les affréteurs ne sont tenus d'attendre le radoub du navire qu'autant qu'il peut être achevé dans un court délai; qu'ils peuvent donc, dans le cas contraire, réclamer leurs marchandises, en payant le fret à proportion du trajet parcouru.

Cette décision, à notre avis, ne blesse pas seulement le texte de la loi, elle en méconnaît, en outre, formellement l'esprit. Elle arriverait, en effet, à ce singulier résultat de mettre la force majeure à la charge exclusive de l'ar-

mement, dans l'hypothèse précisément où la justice proteste plus énergiquement contre ce résultat. Si le dommage est peu considérable, les chargeurs ne pourront reprendre leurs marchandises qu'en payant le fret entier. S'il est, au contraire, assez grave pour exiger une longue et coûteuse réparation, l'armement devra être privé d'une partie du fret. Quelle est donc la part des chargeurs dans le malheur commun, si on n'exige d'eux que ce qui est incontestablement acquis à l'armement?

Sans doute le retard occasionné par le radoub ne doit pas entraîner la ruine des marchandises. Mais cette ruine, l'affréteur peut toujours la prévenir en les retirant. Cette faculté, même achetée au prix de l'entier fret, est assez avantageuse, puisqu'elle permet d'éviter une perte beaucoup plus considérable.

A notre avis donc, la distinction faite par la Cour de Rennes n'est pas, ne pouvait pas être dans la loi. Quelle que soit la durée présumée du radoub, l'affréteur n'a que le choix d'attendre ou de payer le fret entier.

Les éléments de cette option n'ont rien d'incertain ni de douteux, et peuvent tout d'abord être appréciés. En effet, avant de se livrer au radoub, le capitaine est obligé de faire visiter le navire, pour savoir s'il peut ou non être réparé. Dans le premier cas, les experts indiqueront la nature et l'importance des réparations. Cette expertise, en fixant ainsi la durée probable des travaux, mettra les affréteurs à même de décider s'ils doivent attendre ou user de la faculté qui leur est concédée, de retirer leurs marchandises en payant l'entier fret. [1]

[1] Aix, 22 février 1823.

771. — Si le navire est trop gravement blessé pour être réparé, ou si, matériellement réparable, la somme à dépenser dépasse ou égale la valeur que le navire acquerrait par la mise en état, le radoub ne doit pas être entrepris, le navire, désormais innavigable, doit être vendu au profit de qui de droit.

Cependant la charte partie peut encore être exécutée. La loi exige même qu'il en soit ainsi, en obligeant le capitaine à louer un autre navire, à bord duquel les marchandises seront transportées au lieu de destination.

772. — Les termes de l'article 296 ont tranché le doute que l'opinion de Valin, adoptée par Pothier, avait fait naître sur le caractère de cette obligation. Aux yeux de ces éminents jurisconsultes, le devoir du capitaine n'était pas absolu, il n'était tenu de le remplir que s'il veut gagner le fret entier. Car, observait Pothier, par le contrat de louage qu'il a fait de son vaisseau, le capitaine ne s'est pas obligé d'en fournir un autre ; et lorsque, par une force majeure dont il n'est pas responsable, il ne peut plus fournir le premier, il n'est, selon les principes du contrat de louage, obligé à autre chose qu'à décharger l'affréteur ou le locataire du fret pour ce qui reste à faire du voyage. [1]

Au point de vue exclusif où se plaçaient Valin et Pothier, ils avaient parfaitement raison, la perte de la chose louée devant nécessairement amener la résiliation du bail.

[1] *Ch. parties*, n° 68., Valin, art. 11, tit. des *Ch. parties*.

Mais, à côté de sa qualité de mandataire et représentant de l'armement, le capitaine en réunit une seconde, celle de mandataire de l'affréteur à l'endroit de la cargaison qui lui a été confiée. Or, cette seconde qualité, dont Valin et Pothier font complètement abstraction, explique et justifie le devoir que le Code a impérativement imposé au capitaine. Cette qualité, en effet, qui l'oblige de veiller à la conservation de la marchandise, lui commande également de la faire arriver à sa destination.

De là cette observation judicieuse d'Émérigon : La doctrine de Valin et de Pothier serait bonne, si le chargeur était présent ou qu'il fût à portée de chercher lui-même un autre navire ; tel est le cas de l'article 7 de la déclaration de 1779. Mais si l'accident est arrivé en pays lointain, sans que les chargeurs puissent donner leurs ordres, ni par eux-mêmes, ni par leur commissionnaire, il n'est pas douteux que le capitaine, qui n'est pas moins le préposé des chargeurs que celui des armateurs, ne doive veiller à la conservation de la marchandise, faire tout ce que les circonstances exigent pour le mieux, et agir comme il est à présumer que les chargeurs agiraient s'ils étaient présents. [1]

773. — Cette opinion, partagée par les auteurs du Code, a le mérite de fixer d'une manière bien précise le caractère de l'obligation que l'article 296 fait au capitaine de louer un autre navire, elle est dans l'intérêt exclusif des affréteurs, et dès-lors on arrivait à cette conséquence

[1] *Des Assur.* chap., 12, sect. 16, § 6.

que, si cette location est à un prix plus élevé que celui convenu d'abord, la différence est à la charge de ceux-ci.

Une sentence de l'amirauté de Marseille, du 30 juillet 1748, mettait cette différence au compte du capitaine. Cette doctrine était un des arguments que Valin invoquait à l'appui de son avis ; il était naturel qu'Émérigon critiquât cette sentence, et il se fondait, pour démontrer qu'elle était erronée, sur l'article 9 de la déclaration de 1779.

Le doute que dissiperait à lui seul le caractère de l'obligation se trouve plus expressément encore écarté par l'article 393 du Code de commerce. En mettant l'excédant du fret à la charge des assureurs de la marchandise, cette disposition indique par cela seul que cet excédant doit être supporté par les propriétaires de celle-ci.

De ce que le capitaine louant un autre navire agit surtout dans l'intérêt des affréteurs, de ce que surtout ces derniers sont passibles de l'excédant du fret, il semblerait résulter qu'ils doivent profiter de la différence en moins ; il en est autrement cependant, on admet généralement au contraire que cette différence est exclusivement acquise à l'armement.

L'arrivée des marchandises à leur destination rend le fret convenu exigible. La preuve que le législateur a entendu que le capitaine ne rendît aucun compte des moyens qu'il a employés pour atteindre à ce résultat résulte de la prohibition absolue de toute diminution du fret, attribuer cette différence aux affréteurs, ce serait leur accorder cette diminution et violer l'article 309.

774. — L'obligation de louer un autre navire ne cède que devant l'impossibilité de s'en procurer un. Cette supposition n'est pas évidemment trop hasardée, le navire pouvant, après le sinistre, être poussé dans un lieu peu fréquenté ou manquant de navires disponibles pour la destination exigée.

La règle souffre une autre exception, par exemple, si l'affréteur, par lui ou par son commissionnaire, refusait d'accepter le navire offert par le capitaine en remplacement.

De même que le capitaine n'échapperait à l'action en indemnité de la part des affréteurs qu'en prouvant que l'impossibilité qu'il assigne a été réelle et positive, de même l'affréteur ne pourrait se soustraire au payement de l'entier fret qu'en justifiant que son refus est fondé. Il ne peut, en effet, dépendre de l'affréteur d'empêcher capricieusement la continuation et l'exécution du voyage.

775. — Dans le cas d'impossibilité réelle ou de refus fondé, le voyage est rompu définitivement au lieu où se trouvent les marchandises. Aussi le capitaine n'a à recevoir et l'affréteur à payer que le fret proportionné à la durée du voyage; ce qui rend ce fret exigible, c'est que l'affréteur a réellement profité du trajet parcouru, soit qu'il vende les marchandises sur les lieux où elles se trouvent, soit qu'il les dirige ailleurs.

776. — Cet effet peut ne pas se produire lorsque l'affrétement est relatif à des passagers; pour eux le trajet parcouru peut n'être d'aucune utilité. Aussi, ne sont-

ils tenus du fret, même proportionnel, que s'il est justifié que ce parcours leur a profité.

Ainsi, la Cour de Paris a jugé, le 10 février 1830, que lorsque le navire affrété a fait naufrage à une hauteur encore éloignée du lieu de destination, et que les passagers, pour le transport desquels il avait été affrété, ont été obligés, par suite de l'impossibilité de radoub, de revenir au lieu du départ, le fret ne doit pas être reputé dû jusqu'au lieu du naufrage.

De son côté, le tribunal de commerce de Marseille a appliqué le même principe en jugeant, le 4 juillet 1831, que l'obligation souscrite pour prix de passage à bord d'un navire est conditionnelle, c'est à dire subordonnée à l'arrivée du navire au lieu de la destination.

Qu'en conséquence, le prix total du passage cesse d'être dû si le navire naufrage dans la traversée et si le trajet parcouru avant le naufrage n'est d'aucun avantage pour le passager. [1]

Or, l'absence de tout avantage résulterait évidemment de ce que le passager a été obligé de payer son passage à bord d'un autre navire. Cependant, s'il existait entre le prix payé à celui-ci et le fret convenu avec le navire naufragé une différence en moins, cette différence pourrait être acquise à ce dernier, le passager a réellement profité du voyage jusqu'à concurrence au moins de cette différence.

777. — L'article 296 dispose dans l'hypothèse d'un

[1] *Journal de Marseille*, t. 12, 1, 165.

radoub nécessité par une force majeure survenue pendant le voyage. En conséquence, l'affréteur contre qui on en demande l'application ne peut s'y soustraire qu'en prouvant l'absence de cette force majeure, ou tout au moins en établissant qu'elle n'a pas été la cause exclusive du sinistre. Cette dernière preuve résulterait complètement de celle que le navire était hors d'état de naviguer avant son départ; ce fait acquis, non-seulement l'affréteur ne serait pas obligé d'attendre, mais il pourrait et devrait en outre obtenir la réparation du préjudice que pourrait lui occasionner l'innavigabilité du navire.

Le caractère exceptionnel de l'article 297 ne permet pas de l'appliquer autrement que dans la limite qu'il trace. Ce que l'affréteur devra prouver, c'est que le navire était hors d'état de naviguer au moment où il a mis à la voile.

Il ne suffirait donc pas d'établir qu'il n'aurait pas reçu toutes les réparations dont il pouvait être susceptible. Il est telles réparations qui peuvent se remettre sans dangers; d'autres peuvent échapper de bonne foi à l'attention du capitaine. Or, si l'article 297 ne se préoccupe pas de la bonne foi, c'est que le fait qu'il prévoit l'exclut d'une manière absolue; le capitaine peut se tromper sur la nécessité d'une réparation, il ne pourrait même alléguer avoir ignoré que son navire était hors d'état de naviguer. On ne saurait donc assimiler les deux hypothèses et attribuer à l'une les effets qu'on fait produire à l'autre.

778. — La faculté de prouver l'innavigabilité du navire avant le départ soulevait forcément la question de savoir si son exercice devait être reçu outre et contre le

certificat de visite; ce n'est pas sans opposition que l'affirmative a été consacrée par le Code.

On soutenait, en effet, qu'il était impossible d'admettre une preuve orale contre une pièce émanée de délégués de l'autorité publique ; que, dans tous les cas, on devait en réduire la recevabilité à l'hypothèse où elle tendrait à constater l'existence de vices cachés ayant pu échapper à l'attention des visiteurs; on faisait remarquer que cette restriction était enseignée par Valin.

Mais on répondait que puisque la visite ne pouvait être qu'extérieure, on ne devait lui accorder qu'une foi relative; qu'il fallait surtout se garder contre des réparations combinées pour donner au navire une apparence trompeuse, et de nature à faire illusion aux visiteurs; que dans tous les cas, et de quelque manière que ceux-ci se fussent trompés, l'erreur ne doit jamais prévaloir sur l'évidence.

La recevabilité de la preuve outre et contre les certificats de visite fut donc admise. Reste son admissibilité, pour laquelle la loi s'en réfère à la prudence des tribunaux; elle est entièrement subordonnée à la gravité et à la pertinence des faits allégués.

779. — L'article 297 oblige le capitaine à indemniser l'affréteur du retard occasionné par le radoub résultant de ce que le navire était hors d'état de naviguer avan le départ, il le condamne, en outre, à perdre le fret. Cette condamnation est encourue par le fait seul du retard, le bénéfice en est acquis à l'affréteur, alors même

que le navire et le chargement arriveraient à la destination.

La Cour de Bourbon l'ayant ainsi décidé, son arrêt fut déféré à la Cour suprême; on ensollicitait la cassation, comme appliquant faussement l'aticle 297.

Cet article, disaient-on, combiné avec l'article 296, ne veut pas que le capitaine perde son fret par cela seul que, lorsque le navire a fait voile, il était hors d'état de naviguer. L'affréteur ne peut se dispenser de payer le fret qu'autant que l'état du navire a fait éclater un sinistre ou n'a pas permis d'achever le voyage. Dans ce dernier cas, le fret est dû à proportion de ce que le voyage est avancé. Or, en fait, il y a eu relâche forcée pour le radoub du navire, l'affréteur doit, aux termes de l'article 296, supporter le retard qui en résulte. Il aura sans doute une action en dommages-intérêts contre le capitaine, si c'est par son fait personnel que le navire est endommagé, mais il ne peut se soustraire au payement du fret, soit proportionnel, soit intégral, si le voyage s'est achevé.

Ce système aboutissait à ne considérer l'article 297 que comme une superfluité; à quoi bon, en effet, sa disposition, si le fait qu'elle prévoit doit être réglé par les articles 295 et 296? Aussi fut-il écarté par la Cour régulatrice. La loi, dit l'arret de rejet, distingue trois sortes de dommages: 1° celui qui provient de la faute du capitaine; 2° celui qui provient de la force majeure; 3° celui qui provient du mauvais état du navire avant le départ. Les deux premiers seuls sont réglés par les articles 295 et 296. Le troisième est taxativement soumis à l'article

297. En conséquence, quel que soit l'événement du voyage, le fret est perdu dès qu'il y a eu retard provenant du vice du navire.[1]

Cet arrêt fait une judicieuse application du texte et de l'esprit de la loi. Le capitaine qui part avec un navire hors d'état de naviguer, qui est parvenu à dissimuler cet état aux visiteurs, commet non-seulement une faute, mais un crime en quelque sorte, il expose non-seulement sa cargaison, mais encore la vie de l'équipage et des passagers, il doit donc être sévèrement puni, et il est juste que la peine atteigne l'armement qui s'est ainsi exonéré de la dépense que la mise en état aurait occasionnée. La perte du fret, dès qu'il y a eu seulement retard dans le voyage atteignant ce double résultat, les tribunaux ne doivent pas hésiter à la consacrer.

—

ART. 298.

Le fret est dû pour les marchandises que le capitaine a été contraint de vendre pour subvenir aux victuailles, radoub et autres nécessités pressantes du navire, en tenant par lui compte de leur valeur, au prix que le reste ou autre pareille marchandise de même qualité sera vendu au lieu de la décharge, si le navire arrive à bon port.

[1] 9 avril 1833.

Si le navire a péri, le capitaine tiendra compte des marchandises sur le pied qu'il les aura vendues, en retenant également le fret porté aux connaissements, sauf, dans ces deux cas, le droit réservé aux propriétaires de navire par le § 2 de l'article 216.

Lorsque, de l'exercice de ce droit, résultera une perte pour ceux dont les marchandises auront été vendues ou mises en gage, elle sera répartie au marc le franc sur la valeur de ces marchandises et de toutes celles qui sont arrivées à leur destination, ou qui ont été sauvées du naufrage, postérieurement aux événements de mer qui ont nécessité la vente ou la mise en gage.

ART. 299.

S'il arrive interdiction de commerce avec le pays pour lequel le navire est en route, et qu'il soit obligé de revenir avec son chargement, il n'est dû au capitaine que le fret de l'aller, quoique le vaisseau ait été affrété pour l'aller et le retour.

ART. 300.

Si le vaisseau est arrêté dans le cours de son voyage par l'ordre d'une puissance, il n'est dû aucun fret pour le temps de sa détention, si le navire est af-

frété au mois; ni augmentation de fret, s'il est loué au voyage.

La nourriture et les loyers de l'équipage pendant la détention du navire, sont réputés avaries.

SOMMAIRE

780. Le fret est dû pour les marchandises vendues ou engagées pour subvenir aux nécessités du navire.
781. Comment le capitaine doit en payer la valeur. Controverse que le silence de l'ordonnance sur l'hypothèse d'un naufrage postérieur avait fait naître.
782. Comment elle a été tranchée par le Code.
783. Dans tous les cas, c'est le fret entier qui doit être payé.
784. *Quid*, si la marchandise a été vendue pour cause d'avarie.
785. Addition que la loi du 15 juin 1841 a faite à l'article 298. Comment se règle la perte, en cas d'abandon.
786. Exception à l'obligation de payer le fret de retour, dans le cas d'interdiction de commerce. Conséquences.
787. Proposition de la Cour d'Ajaccio, de réduire à moitié le fret d'aller, lorsque le navire n'est frété que pour ce voyage.
788. Le fret de retour serait dû si, de concert avec le mandataire de l'affréteur, le capitaine avait débarqué dans un pays voisin et était revenu avec un autre chargement.
789. Effets de l'arrêt du prince sur le payement du fret.
790. Cemment se règlent la nourriture et les loyers de l'équipage.
791. *Quid*, dans le cas où le navire s'est volontairement arrêté dans la crainte de l'ennemi.

780. — L'arrivée des marchandises au lieu de leur

destination rend le fret exigible, sauf le droit de l'affréteur dans les cas prévus par les articles 295 et 297. Le transport ayant été opéré et le voyage accompli, l'affréteur recevant ses marchandises doit payer le prix de l'un et de l'autre.

Toutefois, le capitaine a pu être contraint, par les nécessités du voyage, à user de la faculté qu'il a de vendre ou engager une certaine quantité de marchandises. En fait, débarquées au lieu de la vente ou de la mise en gage, ces marchandises n'ont pas accompli le voyage. Fallait-il les soumettre à payer l'entier fret, ou n'exiger à leur endroit qu'un fret proportionnel?

Le législateur s'est prononcé dans le premier sens, dont l'admission était d'ailleurs la conséquence de l'obligation imposée au capitaine. L'affréteur est payé de la marchandise engagée ou vendue suivant sa valeur au lieu de la destination, au jour de l'arrivée du navire. Donc, le législateur considère cette marchandise comme réellement arrivée, malgré que le capitaine en ait disposé pendant le voyage.

781. — Ainsi, si après événements de mer qui ont nécessité la vente ou la mise en gage, le navire arrive à bon port à sa destination, le fret est dû en entier pour les marchandises vendues ou engagées. En échange, l'affréteur en reçoit la valeur, tout comme si elles avaient achevé le voyage, il retire donc tout le profit de son opération, il est juste qu'il en supporte les charges.

L'hypothèse d'un naufrage postérieur à la vente ou mise en gage des marchandises n'avait été ni prévue, ni

réglée par l'ordonnance de 1681. De là avait surgi une controverse sur la question de savoir si l'affréteur devait en être payé, et si le fret était ou non perdu.

Valin et Pothier estimaient que l'affréteur avait le droit d'exiger le payement de la partie vendue ou engagée, en en supportant le fret. Ils considéraient cette partie comme désormais soustraite aux risques de la navigation, et ne voyaient pas dans le naufrage arrivé postérieurement un fait de nature à dispenser l'armement de payer une dette certaine, pas plus que si le capitaine au lieu de vendre les marchandises avait emprunté par les voies ordinaires.

Emérigon ne contestait pas l'existence de la dette, mais, assimilant l'emprunt fait aux marchandises à un emprunt à la grosse, il déclarait l'affréteur responsable du sinistre.

782. — C'est l'avis d'Emérigon que la commission avait cru devoir adopter. Si la vente n'avait pas eu lieu, disait-elle, la marchandise serait perdue, et le chargeur n'aurait aucun recours contre l'armement. Ce serait donc injustement faire tourner contre celui-ci une circonstance qui n'a pu influer sur le sort de la marchandise, et augmenter sa perte, parce que le hasard a fait que cette marchandise, qui eût été perdue, a été vendue pour servir aux réparations d'un navire qui est également perdu.

Mais le conseil d'Etat, sur la proposition de la section de l'intérieur, se prononça pour l'opinion contraire, ses motifs furent qu'il paraissait équitable d'admettre que les marchandises vendues pour subvenir aux besoins du navire constituaient un titre de créance en faveur de leur

propriétaire; que, dès-lors, elles avaient cessé d'être en risque; que le capitaine et le propriétaire du navire, qui étaient chargés de pourvoir à ses besoins, avaient contracté une dette individuelle, en appliquant les marchandises à l'accomplissement de leur devoir personnel; qu'en pareille circonstance, un contrat à la grosse ne saurait, par sa spécialité, être présumé ni supposé; qu'il serait étrange de vouloir considérer comme perdues les marchandises vendues avant le sinistre, tandis qu'elles auraient pu être sauvées dans la circonstance même du naufrage; qu'enfin le propriétaire de ces marchandises, si elles ne lui étaient pas payées par le capitaine, se trouverait dépouillé sans pouvoir exercer aucun recours contre les assureurs, qui ne seraient pas tenus au remboursement, puisqu'il n'y aurait pas eu d'objets de risques à bord du bâtiment naufragé.

783. — Puisque les marchandises n'étaient plus en risque, à partir de la vente, il est évident que leur valeur ne pouvait être réglée qu'à ce moment même. C'est ce que consacre le Code, en ne soumettant le capitaine qu'à rendre compte des marchandises sur le pied qu'il les a vendues. Mais notre législateur n'a pas cru devoir tirer de ce principe la conséquence qu'en déduisaient Valin et Pothier, à savoir, que l'affréteur ne devait le fret que jusqu'au lieu de la vente ou de la mise en gage.

L'article 298 le soumet à payer le fret tel qu'il est porté aux connaissements. Le chargeur qui réclame le prix de la marchandise vendue, et qui échappe ainsi aux effets du naufrage, se place dans l'hypothèse de celui qui

aurait retiré sa marchandise pendant le cours du voyage. On devrait donc lui appliquer la règle que trace l'article 293.

784. — Ainsi, tout ce qui résulte de la perte ultérieure du navire est une différence dans la valeur des marchandises à restituer par l'armement. Dans tous les cas, le fret entier est dû. Qu'en serait-il dans l'hypothèse où les marchandises n'auraient été vendues que parce que les avaries par elles souffertes en faisaient craindre la déperdition totale?

L'article 293 semble résoudre cette question. En effet, la vente étant alors exclusivement dans l'intérêt du chargeur, il y a eu de sa part retirement volontaire, et comme il s'opère pendant le voyage, le fret entier est devenu exigible.

Mais on a contesté ce caractère lorsque l'avarie étant la suite de l'événement qui impose la nécessité de radouber le navire, la vente des marchandises n'est pas moins forcée que le radoub. Or, comme cet événement constitue une force majeure, on a conclu que le fret ne devait être payé qu'à proportion de ce que le voyage a duré. Il n'y a pas là, a-t-on dit, le retirement volontaire dont s'occupe l'article 293.

Ce système est plus spécieux que juste. Sans doute, dans l'hypothèse, le retirement et la vente des marchandises ont pour cause la dégradation qu'elles ont subies, mais elles n'ont pour but que de sauvegarder les intérêts du chargeur et pour lui sauver la perte à laquelle il serait exposé si on prolongeait leur transport.

Le capitaine n'a donc agi, dans l'un et dans l'autre, qu'en qualité de mandataire du chargeur et non dans l'intérêt de l'armement. On doit dès-lors décider comme on le ferait si l'affréteur avait directement retiré et vendu sa marchandise. L'intérêt évident qu'il trouve dans cette mesure ne peut autoriser un dommage à autrui.[1]

Le système contraire, consacré par la Cour de Rennes, le 19 août 1839,[2] violerait donc cette règle d'équité et de justice. Il aboutirait à ce singulier résultat : Si les marchandises, quoique avariées, ont été transportées à destination, le fret entier est dû, alors même qu'elles n'auraient plus aucune valeur ; si, pour éviter cette déplorable conséquence, la marchandise a été vendue au lieu de la relâche, le capitaine ne pourrait exiger que le fret proportionnel. Qu'on nous permette de le dire, ce serait là placer le capitaine dans une alternative bien perplexe. Comme mandataire du chargeur, il devrait vendre, comme mandataire de l'armement, il devrait bien s'en garder, sous peine de lui faire perdre une partie du fret, alors que le navire, devant se diriger vers le port du reste, aurait à faire, après la vente, les mêmes dépenses que si elle n'avait pas eu lieu.

Auquel de ces deux devoirs aura-t-il à obéir? Une aussi étrange complication n'a pu être dans l'intention de la loi. Le système que nous soutenons, et qui la prévient d'une manière absolue par l'application de l'article 293, semble donc plus juridique.

[1] **Bordeaux, 30 novembre 1848; D. P. 49, 2, 238.**

[2] ***J. D. P.*, 1839, 2, 634.**

Un second arrêt de la même Cour a de nouveau jugé comme l'avait fait celui de 1839, et ce second arrêt a été confirmé par la Cour de cassation, le 2 mai 1843.[1]

Mais deux circonstances de fait enlèvent tout caractère doctrinal à cette double décision.

La Cour de Rennes constatait : 1° que le capitaine ayant consacré le produit de la vente aux réparations du navire, cette vente avait tourné au bénéfice de l'armement, ainsi dispensé d'emprunter à la grosse pour satisfaire à ces réparations et de supporter les intérêts ;

2° Que le capitaine avait embarqué d'autres marchandises remplaçant en partie celles qui avaient été vendues, et qu'il en avait retiré le fret ; elle concluait donc que la demande en payement du fret entier ne pouvait être admise.

Or ces circonstances de fait, que la Cour de Rennes n'admettait qu'*à fortiori*, parurent décisives à la Cour régulatrice. Aussi est-ce sur leur existence et sur leur appréciation que se fonde exclusivement l'arrêt de rejet.

785. — La loi du 15 juin 1841 a ajouté à l'article 298 la troisième disposition autorisant le propriétaire à se libérer de l'obligation de restituer la valeur des marchandises vendues ou engagées par l'abandon du navire et du fret, et réglant les effets de cet abandon entre les divers affréteurs.

Ces effets, lorsqu'ils entraînent une perte pour le propriétaire des marchandises vendues, constituent une

[1] *J. D. P.*, 1843, 2, 557.

avarie commune pour le chargement. Cette avarie doit être proportionnellement répartie au marc le franc de la valeur des objets vendus et de ceux arrivés à destination, ou sauvés du naufrage survenu après la réparation du navire. Cette disposition se fonde sur ce que le chargement entier a réellement profité de la vente qui, par l'affectation du prix à la mise en état du navire, a permis d'achever ou d'avancer le voyage.

De là cette conséquence que les chargeurs, dont les marchandises ont été débarquées avant la relâche ou qui sont à destination du lieu où les événements de mer ont amené ce navire, ne sauraient être tenus de contribuer à la perte. Pour eux, le voyage étant accompli, le radoub n'était d'aucun intérêt. N'étant pas appelés à en profiter, ils ne sauraient en subir les charges.

Lorsqu'il y a lieu à répartition, la valeur des marchandises vendues et de celles qui restent se calcule sur leur prix au moment et au lieu de la décharge, si le navire arrive à bon port.

Dans le cas de naufrage, les marchandises vendues contribuent pour le prix auquel elles l'ont été. Les effets sauvés pour leur valeur, au moment et au lieu du naufrage et eu égard aux avaries qu'ils peuvent avoir éprouvé. Les faire contribuer d'après le prix qu'ils pourraient valoir au lieu du reste, ou abstraction faite des avaries, ce serait s'exposer à en faire absorber le produit entier par la portion que prendrait le propriétaire des marchandises vendues.

L'article 298 ne met aucune différence entre la vente et la mise en gage des marchandises. Mais il est évident,

dans ce dernier cas, que si le navire a fait naufrage, le capitaine, en tenant compte de la valeur reçue, doit en même temps restituer le billet de gage.

A plus forte raison cette restitution devrait-elle être opérée dans l'hypothèse d'abandon du navire et du fret. Elle est alors non-seulement dans l'intérêt du propriétaire, mais encore dans celui des chargeurs tenus de contribuer à la perte. Le chiffre de celle-ci se réduirait à ce qu'il en coûterait pour racheter la marchandise, et qui se répartirait dans les proportions réglées par l'article 298.

786. — Le capitaine frété pour l'aller et le retour est payé de l'un et de l'autre, alors même qu'il rapporterait le même chargement, s'il n'a pu le vendre au lieu de destination, ou si la marchandise n'est pas admise par suite d'une prohibition.[1]

Dans ces hypothèses, les résultats du voyage sont plutôt imputables à l'affréteur qu'à une force majeure. Nul autre que lui n'est tenu de la mévente; et quant à la prohibition de tel ou tel article, elle doit entrer dans les prévisions de l'affréteur et constitue une de ces chances qu'il a pu éviter.

Il n'en est plus de même si l'obstacle qui a contraint le retour du chargement est général et absolu. Tel est le caractère de l'interdiction de commerce s'appliquant à tous les navires et à toutes les marchandises. Il y a alors force majeure à laquelle chaque partie doit contribuer. La part afférente à l'armement se compose du fret que le

[1] Valin, art. 9, titre du *Fret*.

navire aurait gagné au retour, et que l'article 299 lui interdit de réclamer.

Mais le fret d'aller est acquis, quel que soit le point d'où le capitaine aura effectué le retour. On comprend en effet que le capitaine rétrogradera à la première nouvelle de l'interdiction de commerce. On ne pouvait en effet exiger de lui qu'il continuât un voyage dont l'accomplissement est désormais impossible.

787. — L'article 299 est *a fortiori* applicable au cas où le navire n'est frété que pour le voyage d'aller. La Cour d'Ajaccio demandait que dans cette hypothèse on réduisît les droits du capitaine au demi-fret; puisqu'on ne lui donne que la moitié du fret convenu, disait-elle, dans le cas où le navire a été affrété pour l'aller et le retour, il faut établir la même proportion lorsque l'affrètement n'a été fait que pour l'aller.

Mais la Cour d'Ajaccio perdait de vue que, dans cette dernière hypothèse, le navire n'en faisait pas moins son retour avec le chargement, et que, comme dans la première, ce retour s'opérait à ses frais. La convention elle-même ne permettait aucun doute. Réduire en cet état le fret d'aller, c'était par trop aggraver la part de l'armement dans la force majeure.

Aussi la proposition fut-elle écartée. Dans tous les cas, le capitaine qui revient avec le même chargement, par suite d'une interdiction de commerce, ne peut réclamer que le fret d'aller. Si l'article ne s'explique que dans l'hypothèse d'un affrètement pour l'aller et le retour, c'est parce que le doute ne pouvait naître qu'alors, l'af-

fréteur qui n'a traité que pour l'aller n'étant et ne pouvant être tenu à autre chose.

Nous avons déjà eu occasion de nous expliquer sur le caractère que doit offrir l'interdiction de commerce. Nous renvoyons donc à nos observations sur l'article 276, qui reçoivent ici leur entière application.

788 — L'article 299 ne permet pas au capitaine, dans le cas d'interdiction de commerce avec le pays pour lequel le navire est expédié, de se rendre dans un pays voisin et d'y opérer le déchargement. L'affréteur pourrait même se refuser de payer le fret de retour de la cargaison qu'il y aurait prise pour son compte. Mais il est évident que ce refus ne saurait être consacré, si l'acte du capitaine avait été autorisé ou ordonné par l'affréteur ou par son mandataire.

Ainsi la Cour de cassation a jugé, le 10 décembre 1818, que l'article 299 est inapplicable et que le fret de retour doit être payé par l'affréteur dans le cas où le capitaine, de concert avec le correspondant chargé de recevoir la marchandise en consignation, a, par suite de l'interdiction de commerce, conduit et vendu le chargement dans un pays voisin et est revenu avec un autre chargement.

789 — Nous avons déjà examiné la différence qui sépare l'interdiction de commerce et l'arrêt du prince. Le caractère temporaire de celui-ci n'a pas permis de le considérer comme un motif de résiliation de la charte partie.[1]

[1] Art. 277, *Code de commerce*.

Le législateur qui en a réglé les effets, à l'endroit des loyers de l'équipage, et relativement à la charte partie, détermine dans l'article 300 l'influence qu'il doit exercer sur le payement du fret.

L'arrêt du prince constituant une force majeure ne saurait nuire ni profiter à aucune des parties, chacune d'elles doit en supporter les conséquences. Dès-lors, le temps de la détention ne compte pas dans le calcul du fret, si celui-ci est stipulé au mois. S'il est stipulé au voyage, il ne reçoit aucune augmentation, quelle que soit la prolongation que cette détention fait subir au voyage.

790. — Mais, pendant ce temps, il faut pourvoir à la nourriture et aux loyers de l'équipage, et cette dépense ne laisse pas que d'avoir son importance. Considérée seulement comme avarie par l'ordonnance, Valin n'hésitait pas à la déclarer avarie commune, et à enseigner que la part pour laquelle le chargement devait contribuer était pour l'armement le juste équivalent de la prohibition de toute augmentation du fret.

Cette interprétation trouvait une énergique contradiction dans l'article 7, titre des avaries, qui ne considérait la nourriture et les loyers des matelots comme avarie grosse, que si le navire était affrété au mois.

Le projet du Code, en s'appropriant les deux dispositions de l'ordonnance,. laissait donc subsister cette espèce de contradiction, née de l'opinion de Valin. Les tribunaux de commerce de Bordeaux et de Paimpol demandèrent, pour y échapper, que l'article 300 fixât le caractère de l'avarie et la déclarât commune. L'arrêt du prince,

disaient-ils, étant un cas fortuit, qui est hors du contrat d'affrétement, doit nécessairement être supporté par la cargaison et par le navire.

La commission partageait cet avis, car, dans l'article 318 du projet, elle avait classé dans les avaries communes la nourriture et les loyers de l'équipage sans distinction du mode de l'affrétement, mais, de la combinaison des articles 300 et 400, on voit que cet avis fut repoussé par le conseil d'État.

L'affrétement au voyage est à vrai dire un contrat aléatoire, le fréteur profitera de la chance heureuse, abrégeant plus ou moins la durée du voyage. Il doit donc subir la chance contraire, même lorsqu'elle résultera de l'arrêt du prince. Cette circonstance n'est pas tellement extraordinaire, qu'on ne puisse, qu'on ne doive la faire entrer dans les prévisions du contrat. La dépense qu'elle occasionne est donc une avarie particulière à l'armement.

Le même motif n'existant plus dans l'affrétement au mois, la nourriture et les loyers de l'équipage pendant la durée de la détention deviennent avaries communes.

791. — Émérigon assimilait à l'arrêt du prince la résolution prise de s'arrêter volontairement par la crainte qu'inspire le voisinage de l'ennemi. Il raconte qu'ayant été arbitre avec M. Bret, dans une difficulté de ce genre, ils avaient rendu une sentence, confirmée par arrêt du 30 juin 1760, par laquelle ils avaient décidé: 1° que les salaires de l'équipage engagé au mois devaient être réduits à la demie pendant le séjour forcé; 2° que cette de-

mie des salaires et l'entière nourriture pendant tout ce temps devaient entrer en avaries grosses.[1]

Cette solution devrait être suivie sous l'empire du Code. Elle rentre expressément dans les cas prévus par le dernier paragraphe de l'article 400. L'avarie est donc commune.

—

ART. 301.

Le capitaine est payé du fret des marchandises jetées à la mer pour le salut commun, à la charge de contribution.

ART. 302.

Il n'est dû aucun fret pour les marchandises perdues par naufrage ou échouement, pillées par des pirates ou prises par les ennemis. Le capitaine est tenu de restituer ce qui lui aura été avancé, s'il n'y a convention contraire.

ART. 303.

Si le navire et les marchandises sont rachetés, ou si les marchandises sont sauvées du naufrage, le capitaine est payé du fret jusqu'au lieu de la prise ou du naufrage.

[1] *Assur.*, chap. 12, sect. 34, § 1er.

Il est payé du fret entier, en contribuant au rachat, s'il conduit les marchandises au lieu de leur destination.

ART. 504.

La contribution pour le rachat se fait sur le prix-courant des marchandises au lieu de leur décharge, déduction faite des frais, et sur la moitié du navire et du fret.

Les loyers des matelots n'entrent point en contribution.

SOMMAIRE.

792. Le fret est dû pour les marchandises jetées à la mer pour le salut commun. Comment il est réglé.
793. *Quid*, si après la perte du navire, les marchandises jetées sont retrouvées.
794. Il n'est dû aucun fret pour les marchandises perdues par naufrage, pillées par des pirates, ou prises par l'ennemi. Caractère de cette disposition.
795. Conséquences quant à la restitution du fret déjà payé.
796. — Quant aux marchandises sauvées. Droit du capitaine de les conduire à leur destination.
797. A quelle époque l'affréteur est-il libéré du fret, en cas de pillage ou de prise ?
798. Conséquence de l'invalidité de la prise déclarée par l'autorité compétente.
799. Effet du rachat. Obligation qui en résulte pour le capitaine d'accomplir le voyage.
800. Devoirs du capitaine dans le traité. Forme de celui-ci.
801. Droit de celui qui reprend le navire capturé.
802. Celui qui, après le rachat, a pris le capteur, peut-il se faire payer le billet de rançon?

803. Effets de la perte ultérieure du navire rançonné sur le billet de rançon.
804. Sur quoi et comment se répartit le payement du rachat ?

792. — En règle générale, le fret n'est que le prix du transport de la marchandise d'un lieu dans un autre. Aucun doute ne pouvait donc naître sur son exigibilité, lorsque ce transport a été exécuté et que les marchandises sont arrivées à destination.

Il était néanmoins prudent, dans une matière aussi chanceuse, d'établir des règles pour la double éventualité qu'il était facile de prévoir, à savoir, une arrivée tardive, le défaut d'arrivée. Nous avons vu comment les articles précédents règlent les effets du retard suivant les causes qui en ont été l'origine.

Quant au défaut d'arrivée, les articles 291, 292, 293 en déterminent les conséquences lorsqu'il est imputable à l'affréteur personnellement, soit qu'il n'ait pas chargé contrairement à ses obligations, soit qu'il ait retiré ses marchandises avant le départ ou pendant le voyage. Voici maintenant ses effets, lorsqu'il n'est que la conséquence d'une force majeure.

La nécessité d'alléger le navire pour le soustraire au danger qui le menace peut déterminer le jet à la mer d'une partie quelconque de la cargaison. Évidemment, la partie ainsi sacrifiée n'arrive pas au lieu de la destination, elle est réellement victime d'un véritable naufrage.

Mais comme le jet s'est fait dans un intérêt général, qu'il a contribué à conserver le navire et le reste de la cargaison, le propriétaire des effets perdus doit être in-

demnisé ; s'il ne reçoit pas la marchandise, il est payé de sa valeur. Il en est donc de cette hypothèse comme de celle de la vente des marchandises pour les nécessités du navire. Le fret entier est donc dû et il devait d'autant plus être payé que le navire, contribuant aux termes de l'article 417 à l'indemnité, supporte réellement une part du malheur commun, et que dès-lors toute réduction sur le fret serait une aggravation que rien ne commande, ni ne justifie.

Le capitaine est donc payé du fret convenu, sauf contribution, et à la condition que le jet aura produit le résultat en vue duquel il a été opéré, c'est-à-dire que le navire échappé au danger aura heureusement atteint le port de destination. Si, malgré le jet, le navire a échoué ou péri ; si, plus tard, assailli par une nouvelle tempête, il n'a pu résister à ses effets, il n'y a plus à distinguer, la seule disposition applicable, même aux marchandises jetées, est celle de l'article 302.

793. — Si, même après la perte totale du navire, les objets jetés ont été recouvrés, c'est encore par l'application de l'article 302 que se règle le fret. Ainsi, il est dû en totalité si le capitaine, après le recouvrement, a fait arriver les effets à leur destination. Dans le cas contraire, il ne peut être exigé que proportionnellement à ce que le voyage était avancé lors du jet, c'est ce que Valin enseignait sous l'empire de l'ordonnance.

Mais, dans l'un et l'autre cas, il devrait être tenu compte de l'avarie occasionnée par le jet, le capitaine devrait y contribuer, non plus proportionnellement avec la valeur

du navire si celui-ci avait péri, mais à concurrence de la part imposée au fret par l'article 417.

794. — Il n'est dû aucun fret pour les marchandises perdues par naufrage ou échouement, pillées par des pirates ou prises par les ennemis.

Cette disposition, donnant à la force majeure l'effet de rétroargir sur le passé et de l'annuler en quelque sorte, est une dérogation aux règles du droit commun en matière de location. Ce qui la justifie, c'est le caractère exceptionnel du contrat d'affrétement.

Dans les locations ordinaires, la chose est louée jour par jour, de telle sorte que le preneur a réellement perçu tout le profit du bail. Donc, quel que soit l'événement qui en rend la résiliation nécessaire, le loyer couru avant cet événement ne cesse pas d'être dû. La résiliation ne peut s'appliquer qu'à la jouissance future.

Dans l'affrétement, au contraire, l'affréteur tant que le navire n'est pas arrivé à sa destination n'a retiré aucun profit de la jouissance qui en a fait la matière. Était-il dès-lors possible, lorsque un sinistre anéantit non-seulement la chose louée mais encore sa propre chose, d'aggraver la perte par le payement d'un loyer qui n'a plus de contre-valeur.

La négative consacrée par l'article 302 est donc la juste conséquence de ce principe que le fret n'est dû que par l'accomplissement du voyage. Le capitaine, empêché par force majeure de se livrer à cet accomplissement, sera exempt de tous dommages-intérêts. Mais il ne pourra réclamer un fret qu'il n'a pas encore gagné.

795. — Puisque le législateur considère le fret comme non gagné en cas de perte par naufrage, échouement, prise ou pillage, il devait ordonner la restitution du fret qui aurait été avancé. Ce qui a été payé sans être dû est sujet à répétition.

Toutefois le bénéfice de cette restitution étant dans l'intérêt exclusif de l'affréteur, celui-ci peut valablement y renoncer. De là la restriction, s'il n'y a convention contraire, qui avait été admise par l'ordonnance, et que le Code a reproduite.

Valin blâmait très fort cette faculté laissée à l'affréteur, il la considérait comme détruisant le principe et favorisant les malversations du maître. C'est à ce point de vue que la considéraient également d'autres graves jurisconsultes. [1]

Cette opinion se fit jour dans la discussion du Code de commerce. On convint facilement que l'exception anéantissait la règle, puisque toutes les fois que le capitaine reçoit une avance sur le fret, on ne manque pas de stipuler que cette avance lui sera acquise, quoi qu'il arrive. Mais le principe de la liberté des conventions l'emporta. On faisait d'ailleurs remarquer que les chargeurs ne sont pas moins jaloux de leurs intérêts que le capitaine des siens; qu'ils ne souscriront donc à une pareille convention qu'autant que les avantages qu'il font se trouveront balancés par les avantages qu'ils se procurent.

La perte du fret n'étant que la conséquence de celle des marchandises, il suit que si le sinistre ne se réalise

[1] Art. 18, tit. *du Fret.*

qu'au retour, le fret de l'aller est dû et doit être payé. Le chargement arrivé à sa destination profite à l'expéditeur. Il a, quant à ce, retiré toute l'utilité de la location, il est juste qu'il en paye le prix. La force majeure ne saurait jamais avoir pour résultat de l'enrichir au détriment de l'armement. A défaut de détermination d'un fret spécial pour l'aller et le retour, celui dû dans notre hypothèse est réglé par la ventilation sur le prix total.

796. — Il suit de la même règle, que les marchandises sauvées du naufrage doivent payer le fret dû jusqu'au jour de la réalisation, si elles sont vendues sur la localité; le fret entier, si elles sont conduites par le capitaine à leur destination.

A cet égard, il est bon de faire observer que le droit d'accomplir le voyage, soit dans le cas de sauvetage après naufrage ou échouement, soit dans celui de rachat, ne saurait être contesté au capitaine. En conséquence, si le navire se trouve ou peut être mis en état de continuer sa route, ou si le capitaine s'en procure un autre, les parties retombent sous l'application de l'article 296. L'article 302 ne prévoit que l'hypothèse d'une perte totale.

797. — Cette perte résulte invinciblement du pillage. L'affréteur est donc libéré de tout engagement à l'endroit du fret, par le fait seul qu'il a eu lieu.

Il n'en est pas de même après la prise, on sait, en effet, qu'elle ne devient définitive que par sa validité. L'affréteur n'est donc libéré du fret que du jour où la décla-

ration en a été régulièrement prononcée. Il doit même se livrer à toutes les démarches et produire toutes les justifications de nature à l'empêcher.

Si la prise est annulée, l'affrèteur rentre en possession de ses marchandises ou est restitué de leur produit. Dans l'un et dans l'autre cas, il redevient obligé au payement du fret. Il n'y a jamais eu de prise, puisque le capteur doit rendre ce dont il s'était emparé : *Non videtur quis capere, quod ei restiturus est.*

798. — Mais la voie de fait subie par l'affrèteur est dans le cas de lui occasionner une perte à laquelle l'armement doit contribuer. Néanmoins le fret ne peut jamais être absolument refusé.

C'est ce que la Cour d'Aix avait décidé le 17 juin 1817. Son arrêt fut déféré à la Cour suprême comme violant l'article 302, en accordant le fret en cas de prise et en imposant seulement au fréteur une diminution sur le fret convenu

Mais la décision, intervenue le 11 août 1818, rejette le pourvoi, attendu que loin de violer la loi la Cour d'Aix l'avait interprétée avec sagesse, puisque l'arrêt de la Cour d'amirauté avait anéanti la confiscation ; que la restitution du prix équivaut à celle de la marchandise, et que le fréteur supportait une juste part de la perte commune, par la diminution du prix du fret.

799. — Le rachat du navire et des marchandises équivaut au sauvetage après naufrage, les effets en sont donc identiques. Ainsi, le capitaine reçoit le fret des

marchandises sauvées ou rachetées jusqu'au lieu de la prise ou du naufrage; il le perçoit en entier s'il a continué et accompli le voyage, en contribuant au rachat dans le cas de prise.

L'article 303, malgré ses termes, ne doit pas être entendu en ce sens que le capitaine est libre de se contenter du fret proportionnel et de se refuser à l'accomplissement du voyage. La loi ne prévoit ce fret que dans l'hypothèse où, par suite du naufrage ou de la prise, le navire a été placé dans l'impossibilité de naviguer. Dans le cas contraire, dit M. Locré, les parties se trouvent dans la même position que s'il n'y avait pas eu de prise ou de naufrage, et rien ne s'opposant plus à l'exécution de leurs conventions, on retombe dans le cas de l'article 238, qui oblige le capitaine à achever le voyage pour lequel il s'est engagé, sous peine de dépens, dommages-intérêts envers les propriétaires et les affréteurs.[1]

Ainsi, le capitaine doit, s'il le peut, continuer le voyage et l'accomplir. Il pourrait d'autant plus y être contraint, qu'ainsi que nous venons de le dire, il est fondé à exiger le rechargement des marchandises, sous peine pour les affréteurs de payer le fret entier. Le sauvetage ou le rachat faisant tomber les affréteurs sous le coup de l'article 296, devait, par une juste réciprocité, imposer au capitaine l'exécution de l'obligation que lui fait l'article 238, c'est dans ce sens que Valin interprétait les termes de l'ordonnance.

800. — Le capitaine ne peut traiter du rachat qu'avec

[1] *Esprit du Code de com.*, art. 303.

la participation des armateurs et chargeurs, s'ils sont à bord ou à portée de donner leurs ordres. Dans le cas contraire, il ne doit agir qu'après en avoir conféré avec les principaux de l'équipage et sur leur avis dûment constaté. Ce dont il doit surtout se garder, c'est d'accepter des conditions évidemment trop rigoureuses, par exemple, un prix égal ou supérieur à la valeur réelle des objets rachetés.

Les conditions du rachat sont ordinairement constatées par écrit. Le titre qui intervient s'appelle *billet de rançon*. Un original reste entre les mains du capitaine, l'autre appartient au capteur.

Le prix est réglé en lettres de change tirées par le capitaine sur les armateurs. Un officier du navire rançonné reste à bord du capteur, comme otage, jusqu'à l'exécution du payement.

801. — La reprise du navire sur le capteur est réglée par les lois de la matière, elle confère la propriété du navire repris en faveur de celui qui l'a recouvré, fût-il de la même nation que celle à laquelle appartient ce navire; ce transport de propriété n'a lieu que si la reprise s'opère après vingt-quatre heures de la prise. Celle qui serait effectuée avant l'expiration de ce délai ne donne droit qu'à un tiers dans la propriété du navire et de la cargaison.

802. — Si le navire capteur est pris lui-même avec le navire dont il s'était emparé, l'un et l'autre appartiennent au second capteur, sauf pour le navire repris la

condition du délai. Aucune difficulté ne saurait donc naître dans ce cas, à l'endroit des propriétaires de ce dernier.

Mais le navire capteur peut n'être pris à son tour qu'après le rachat, l'auteur de cette capture, qui trouverait à bord l'otage et le billet de rançon, aurait-il le droit d'exiger le payement de celui-ci?

Valin enseignait l'affirmative parce que la rançon représente le navire rançonné, au moyen de quoi le corsaire qui a pris l'ennemi qui avait rançonné un Français profite de la rançon, en même temps que du navire ennemi.[1]

L'opinion contraire était, avec beaucoup plus de raison à notre avis, professée par Émerigon. Si le capteur est lui-même pris, disait-il, le billet de rançon reste sans valeur, attendu que la prise n'est un moyen d'acquérir que pour ce que l'on prend réellement. Un billet n'est que la preuve d'une obligation et non l'obligation même ; le billet de rançon n'est qu'un morceau de papier qui n'est ni le navire racheté, ni la rançon convenue. Les droits du navire ennemi se sont évanouis par la prise de son bâtiment, et ceux du corsaire ami se bornent aux choses qu'il prend et qu'il détient réellement. A la vérité, au nombre des choses prises se trouve l'otage donné par le bâtiment rançonné. Mais cet otage ne saurait devenir prisonnier de guerre de ses propres compatriotes.[2]

En d'autres termes, le droit qu'on a de prendre à l'ennemi

[1] Art. 8, til. *des Prises*.
[2] *Assur.*, ch. 12, sect. 23, § 8.

ne peut s'exercer que sur ce qui a matériellement et par lui-même une valeur certaine et déterminée, sur tout ce dont la propriété s'acquiert par simple détention. Or, les droits incorporels ne sont transmis que par une cession conventionnelle ou légale, et aucune d'elles ne résulte de la prise du navire. Le capteur n'est ni le cessionnaire, ni le représentant, ni l'héritier du capturé. Il ne peut donc exercer ses actions et jouir de ses droits personnels.

Celui-là donc qui n'a repris qu'un billet de rançon n'a acquis qu'un titre inutile en ses mains. On doit d'autant plus le décider ainsi que, suivant les circonstances, et malgré la reprise, la rançon n'en devra pas moins être payée à celui qui l'avait imposée. Par exemple, dans le cas où avant la reprise l'otage avait été mis à terre, et qu'il fallût lui procurer la liberté, ou bien encore si les lettres de change ayant été régulièrement négociées, les tiers-porteurs de bonne foi en poursuivaient le payement.

Ainsi, à quelque époque que s'opère la prise du corsaire qui a rançonné un navire, cette prise ne saurait constituer ce qui est qualifié de *rescousse*, c'est-à-dire, la reprise du navire capturé. En conséquence, l'auteur de la prise n'acquiert aucun des droits que la loi n'attache qu'à la *rescousse* elle-même.

803. — Si le navire racheté vient à se perdre dans la traversée, le billet de rançon est-il annulé, et les armateurs seraient-ils recevables à refuser le payement des lettres de change?

On a dit pour l'affirmative que la rançon représente le navire, qu'elle doit, dès-lors, partager son sort; que la

condition que le navire arriverait à bon port à sa destination était nécessairement sous-entendue, car ce n'était que dans cette espérance que le capitaine a pu consentir à payer la rançon.

Valin, qui soutenait la négative, l'étayait sur le caractère du contrat. La rançon, toujours fort au-dessous de la valeur de la prise, est un traité à forfait qui, par conséquent, la rend pleinement acquise au corsaire preneur, quel que puisse être dans la suite le sort du navire rançonné. Décider le contraire, ajoutait Valin, ce serait donner à l'ennemi le moyen d'éluder le payement de la rançon.[1]

D'ailleurs, la perte du navire ne dégage pas l'otage qu'on retiendra jusqu'à payement de la rançon. On ne saurait donc concevoir un état des choses qui aurait pour résultat de prolonger indéfiniment la captivité de celui qui a compromis sa liberté dans l'intérêt de tous.

804. — La rançon amenant la restitution du navire et de la cargaison est naturellement à la charge de l'un et de l'autre. L'article 304 règle les proportions dans lesquelles elle doit être supportée.

La valeur des marchandises se détermine sur leur prix au lieu de la décharge. On extrait du total les frais comprenant ceux de charge et de décharge, et la somme que coûtera le fret. L'excédant contribuera au marc le franc.

La marchandise ne contribue donc que pour sa valeur

[1] Art. 19, titre *des Prises*.

nette. Or, ce qu'on fait pour elle, on devait le faire pour le navire et pour le fret. Or, le premier a dû nécessairement subvenir aux dépenses de la mise en état, le second sert à payer l'équipage et ne constitue un profit réel que pour l'excédant. On ne pouvait donc atteindre à la valeur nette que par une ventilation, eu égard à ces divers frais.

Cette ventilation pouvait donner lieu à des fraudes, devenir la matière de nombreuses difficultés. Le désir de prévenir les unes et les autres a porté le législateur à déterminer d'office la valeur contribuable qui est, dans tous les cas, la moitié du navire et du fret.

Les motifs qui faisaient contribuer le navire et le fret semblaient commander de soumettre à la même règle les loyers des matelots. Sans le rachat, en effet, ces loyers sont perdus non-seulement pour l'avenir, mais encore pour le passé.

Le rachat est donc d'une immense utilité pour les matelots eux-mêmes. Aussi, l'ordonnance de 1681 n'avait pas hésité à les soumettre à la contribution, à proportion des loyers qui leur étaient dus.

Notre législateur s'est montré moins sévère. Il a pensé que les matelots, qui vivent au milieu de dangers, de travaux pénibles, de toutes les privations, ne devaient pas être soumis à une contribution qui porterait, à leur endroit, sur les sommes indispensables à leur subsistance et à celle de leur famille. Il les a donc formellement dispensés en cas de rachat, comme l'ordonnance l'avait fait elle-même dans le cas de jet à la mer.

—

ART. 305.

Si le consignataire refuse de recevoir les marchandises, le capitaine peut, par autorité de justice, en faire vendre pour le payement de son fret, et faire ordonner le dépôt du surplus.

S'il y a insuffisance, il conserve son recours contre le chargeur.

ART. 306.

Le capitaine ne peut retenir les marchandises dans son navire, faute de payement de son fret.

Il peut, dans le temps de la décharge, demander le dépôt en mains tierces, jusqu'au payement de son fret.

ART. 307.

Le capitaine est préféré, pour son fret, sur les marchandises de son chargement pendant quinzaine après leur délivrance, si elles n'ont passé en mains tierces.

ART. 308.

En cas de faillite des chargeurs ou réclamateurs avant l'expiration de la quinzaine, le capitaine est privilégié sur tous les créanciers pour le payement de son fret et les avaries qui lui sont dues.

SOMMAIRE.

805. Position que fait au capitaine le refus du consignataire d'accepter les marchandises. Ses droits.
806. Comment est constaté le refus.
807. Procédure à suivre si le refus est motivé sur le mauvais état de la marchandise.
808. Recours du capitaine contre le chargeur, en cas d'insuffisance pour le payement du fret.
809. Motifs de la prohibition de retenir les marchandises à bord jusqu'à payement du fret.
810. A quelle époque peut être demandé le dépôt en mains tierces ?
811. Ce dépôt pourrait-il être exigé si la charte partie accordait un délai pour le payement du fret.
812. Le capitaine conserve son privilége pendant quinze jours, à dater de la délivrance de la cargaison.
813. Caractère de la condition exigée par l'article 307. Conséquences.
814. Ordre dans lequel s'exerce ce privilége. Comment il doit sortir à effet.
815. N'est pas éteint par la faillite des chargeurs ou réclamateurs, survenue dans la quinzaine.
816. Existe-t-il pour les indemnités accordées par les articles 288 et suivants ?

805. — Le capitaine arrivé à destination doit y opérer la décharge des marchandises et la livrer aux destinataires. Ceux-ci sont naturellement ou les consignataires désignés aux connaissements, ou les détenteurs de ces connaissements, s'ils sont à ordre ou au porteur.

L'intérêt du capitaine à ce que le déchargement se réalise dans le plus bref délai est incontestable, plutôt la cargaison d'entrée sera débarquée, plutôt le navire sera en mesure de recevoir la cargaison de sortie , et plus il

abrègera son séjour dans le port, qui ne laisse pas que de l'exposer à des dépenses considérables.

Déjà pour satisfaire à cet intéret, la charte partie a rendu le concours du destinataire obligatoire, en déterminant les jours de planche dans lesquels il devra avoir opéré le déchargement et fixé l'indemnité que le retard lui ferait encourir.

Mais il fallait prévoir autre chose. Le destinataire pouvait refuser, sous un prétexte quelconque, de recevoir la marchandise, ou ne pas accepter la qualité de consignataire. C'est dans cette prévision que se place l'article 305.

Le capitaine, en présence de ce refus, se trouve dans la nécessité de pourvoir au débarquement dans l'intérêt même de l'affréteur. S'il était réduit à attendre de nouveaux ordres, la cargaison se trouverait souvent absorbée par la nécessité du payement des surestaries. Or, il est juste qu'en l'opérant, il soit payé du fret qu'il a gagné.

Il peut donc faire vendre, mais par autorité de justice seulement, une partie de la cargaison, pour le payement du fret, et faire ordonner le dépôt du surplus entre les mains d'un tiers consignataire.

806. — Ce double droit est la conséquence de la position du capitaine à l'endroit de la cargaison. Celle-ci doit être reçue dès que le navire est en position de la délivrer. Le capitaine n'a pas à se préoccuper des réclamations que la propriété peut faire naître, ou des causes sur lesquelles est fondé le refus des marchandises. Le fait matériel de ce refus enlevant au contrat toute possibilité

d'exécution naturelle, donnait nécessairement lieu à l'exécution légale que l'article 305 consacre.

Il est donc important que ce refus soit constaté. Il ne saurait l'être régulièrement que par une sommation par le capitaine au consignataire. La réponse par celui-ci, à défaut, l'inaction dans laquelle il se tiendrait, autoriserait l'application de notre article.

Cette sommation n'est exigée que dans l'hypothèse de connaissements à personne dénommée. Elle est impossible, si le connaissement est à ordre ou au porteur. Elle résulterait suffisamment alors de la publication du manifeste d'entrée, et de l'insertion dans les journaux de la localité, de l'avis dont nous avons déjà parlé.

807. — Le refus du destinataire peut être fondé sur le mauvais état de la marchandise qu'on soutiendra provenir de la faute du capitaine. Une prétention de cette nature implique la nécessité d'une vérification que le tribunal saisi de la demande en délégation d'un tiers consignataire n'hésiterait pas à ordonner. Mais cette vérification ne pourrait devenir un prétexte pour retarder le payement du fret. Provision est due au titre, et, dès-lors, le consignataire qui poursuit la vérification devrait être tenu de payer le fret en en attendant les résultats, sauf au capitaine de le rapporter, s'il y a lieu. Ce payement ne saurait être suspendu, même par l'offre que le consignataire ferait de fournir caution pour en garantir la réalisation en temps et lieu.[1] Mais si le payement provisoire

[1] **Bruxelles, 5 mars 1825 ; *J. de Bruxelles*, 1825, 2, 274.**

offrait un péril réel, si le rapport éventuel auquel le capitaine est tenu paraissait chanceux, les juges pourraient n'autoriser le payement qu'à la charge par le capitaine de donner caution pour les restitutions auxquelles il peut être tenu.

L'autorité compétente pour nommer le tiers consignataire et la vente des marchandises est, en France, le tribunal de commerce; à l'étranger, le consul, et, à défaut, les magistrats de la localité. La vente est faite aux enchéres publiques. Le prix en est versé entre les mains du capitaine, jusqu'à concurrence de ce qui lui est dû pour le fret et les frais.

808. — Le véritable débiteur du capitaine est, non le destinataire qui est resté étranger à la charte partie et au connaissement, mais le chargeur qui a signé l'un et l'autre. En conséquence, si le produit des effets chargés ne suffisait pas à éteindre la créance, le capitaine conserverait son recours contre le chargeur, pour le solde dont il demeurerait créancier. Nous verrons en effet, sur l'article 310, qu'il n'en est pas du chargeur comme des propriétaires de navires, qui ne sont jamais tenus au-delà de la valeur du navire et du fret; le chargeur est obligé au payement du fret, tant sur ses autres biens que sur la marchandise embarquée.

809. — La disposition de l'article 306, que l'article 280 rendait nécessaire, est la conséquence de la règle que le fret n'est exigible et dû que par l'accomplissement du voyage. Or, le voyage n'est réellement accompli que

par la mise à quai de la cargaison. Autoriser le capitaine à retenir les marchandises dans le navire jusqu'à payement du fret, c'était donc lui conférer la faculté d'exiger ce qu'il n'a pas encore gagné.

Le législateur obéissait d'ailleurs à une autre inspiration non moins équitable. Le destinataire des marchandises ne peut être tenu de les recevoir sans avoir été mis à même d'en vérifier l'état. Or, cette vérification ne pouvait utilement se faire à bord. Il fallait donc de toute nécessité que le débarquement réel et effectif précédât le payement du fret.

Mais la marchandise mise à quai est désormais aux risques du destinataire, et par conséquent à sa disposition. On pouvait donc craindre qu'il n'abusât de cette faculté pour faire disparaître le gage plus spécialement affecté à la créance du capitaine. Sans doute il convenait de protéger les intérêts du destinataire, mais cette protection ne devait jamais aller jusqu'à sacrifier ceux du capitaine. Il fallait donc trouver un moyen qui satisfît aux uns et aux autres.

Les précédentes législations avaient cru le rencontrer dans la faculté laissée au capitaine de s'opposer au transport de la marchandise et de la saisir dans les allèges et gabarres qui la conduisaient à quai. Mais, outre sa sévérité, cette mesure avait l'inconvénient d'empêcher une vérification complète et de ne pas accorder à cet effet toute la latitude que le destinataire est en droit d'exiger.

810. — Cet inconvénient la fit écarter par les auteurs du Code, qui lui substituèrent le droit de faire ordonner

le dépôt en mains tierces. Ce droit, disait l'exposé des motifs, paraît mieux assorti aux formes conciliatrices du commerce. Il conserve les intérêts du capitaine, qui doit être payé de son fret avant de livrer irrévocablement son gage, en même temps qu'il pourvoit à la sûreté du consignataire qui, avant de payer le fret, doit, à son tour, pouvoir reconnaître l'état des marchandises qu'on offre de lui délivrer.

En admettant pour le capitaine la faculté d'exiger le dépôt en mains tierces, le législateur devait prévoir et a effectivement prévu une difficulté qu'il importait de régler. Le fret, pouvait-on dire, n'est exigible qu'après le déchargement. Jusque-là le capitaine ne peut élever aucune prétention. Donc, le dépôt ne peut être demandé qu'après le déchargement entier, puisque le refus ou le retard du payement ne peut s'effectuer qu'alors.

Ce qui pouvait résulter d'une pareille prétention, était de réduire la faculté laissée au capitaine à ne s'exercer que sur une partie quelquefois insignifiante de la cargaison, la dernière débarquée. La raison indique, en effet, que le consignataire fera procéder à la mise en magasin au fur et à mesure du déchargement qui exigera toujours un certain temps. Or, cette mise en magasin rendrait irrécevable toute demande ultérieure en dépôt de la marchandise.

Il fallait donc pour assurer au capitaine l'utile exercice qu'on lui réservait, que cet exercice pût précéder même l'exigibilité du fret. C'est ce qui ressort des termes de l'article 306 : *Le capitaine peut* DANS LE TEMPS DE LA DÉCHARGE. En d'autres termes, le dépôt est une me-

sure essentiellement conservatoire qui peut être prise en tout état de cause, et avant même que la dette dont il devient la garantie puisse être exigée.

Le capitaine est donc fondé à exiger que les marchandises affectées au fret ne quittent le bord que pour passer entre les mains d'un tiers consignataire, vérification préalablement faite au moment de leur mise à quai.

La désignation de ce tiers est laissée aux parties, si elles peuvent s'entendre. A défaut, elle appartient au tribunal de commerce.

811. — Le capitaine serait-il fondé à exiger le dépôt en mains tierces, lorsque la charte partie accorde un délai pour le payement du fret, et que ce délai dépasse évidemment celui que le déchargement doit exiger ?

On a dit, pour l'affirmative, que l'exigibilité du fret n'est à considérer que lorsque le payement en est réellement demandé; qu'il faut distinguer entre la poursuite en payement et l'exercice de la mesure conservatoire autorisée par la loi; que l'utilité de celle-ci se décèle surtout lorsque le payement ne peut encore être exigé ; de telle sorte que plus l'exigibilité est éloignée, et plus on doit donner au capitaine le moyen de conserver un privilége inhérent au fret, et auquel il est censé n'avoir jamais renoncé, à moins de convention contraire.

Le tribunal de commerce de Marseille, en jugeant dans ce sens, le 15 décembre 1826, ajoute : Que s'il en était autrement, le privilége deviendrait illusoire, par la facilité

qu'aurait le chargeur de soustraire la marchandise à son exercice.[1]

A cet argument, la réponsé est facile : *Volenti non fit injuria.* Si cette crainte était sérieuse, c'était au moment du contrat qu'il fallait s'en préoccuper, et il était alors facile d'en prévenir les conséquences. Il n'y avait qu'à refuser le délai sollicité par l'affréteur. Une fois la convention librement consentie, il n'y a plus qu'à l'exécuter. Il est trop tard pour en discuter les conditions que la justice elle-même ne saurait modifier contre le gré de la partie.

Nous convenons que le capitaine ne doit jamais être censé avoir renoncé à son privilége, à moins de convention contraire. Mais cette convention contraire, nous la trouvons précisément dans la stipulation d'un terme dépassant nécessairement le délai du déchargement pour le payement du fret. En droit commun, le consignataire doit payer le fret en échange de la marchandise. Il reçoit d'une main et paye de l'autre. C'est pour contraindre l'exécution du contrat dans ces termes, que le législateur a sanctionné toutes les précautions que nous venons d'indiquer.

Donc, déroger au droit commun quant à l'exigibilité, c'est par cela même avoir renoncé aux mesures ayant uniquement trait à cette exigibilité elle-même. Pourrait-on, en effet, comprendre et admettre que celui qui stipule qu'il ne payera le fret que trois ou six mois après la réception de la marchandise a pu entendre que, pendant

[1] *Journal de Marseille*, t. 8, 1, 46.

tout ce temps, cette marchandise resterait en dépôt en mains tierces, c'est-à-dire qu'il aura à ajouter au fret les dépenses qu'occasionneront le magasinage et la garde des marchandises, et la perte qui peut résulter pour lui de leur indisponibilité?

L'absence d'une telle intention chez l'affréteur est tellement évidente que le capitaine ne serait pas même admis à prétendre l'avoir ignorée. Or, s'il n'a pu se tromper sur la véritable pensée que renfermait la stipulation d'un terme pour le payement, il s'y est associé en signant la charte partie. Il a fait acte de confiance à l'affréteur, il s'en est reposé sur sa seule solvabilité. Il est donc naturel de lui faire subir la loi qu'il s'est volontairement imposée.

Pour échapper à ces considérations décisives, le tribunal de Marseille invoque la charte partie stipulant: *pour l'exécution de ce que dessus, les affréteurs obligent leur cargaison;* d'où il conclut que l'intention des parties a été de maintenir le privilége. Pour nous, cette clause, tellement de style qu'on la trouve imprimée dans tous les projets de charte partie, ne saurait être appliquée que dans les cas ordinaires. La stipulation d'un terme pour le payement en détruit l'effet, par la raison qu'il y a incompatibilité entre les deux dispositions, comme nous venons de le démontrer.

Nous arrivons donc à cette conclusion : Le fréteur qui proroge le payement du fret renonce au bénéfice de l'article 306. Il ne pourrait donc demander le dépôt en mains tierces, que si la convention l'y autorisait formellement.

812. — Le capitaine qui, dans l'hypothèse de l'article 306, a omis d'exiger le dépôt, n'a pas perdu le droit de se faire payer par privilége de son fret. La loi lui accorde encore quinze jours, depuis la délivrance des marchandises pour l'exercice de ce privilége.

Ainsi la délivrance réelle de la marchandise aux mains du destinataire laisse subsister l'affectation dont elle est frappée en faveur du fret. Mais si elle conserve le privilége, elle anéantit le droit d'exiger le dépôt en mains tierces. Le capitaine doit opter entre celui-ci et la livraison. Son option faite, il ne saurait y revenir.

Tout ce qu'il pourrait, ce serait une saisie-exécution de la marchandise, puisque ce n'est qu'en empêchant la vente, dans le délai de quinze jours, qu'il lui serait donné d'utiliser le privilége que la loi lui confère pendant ce délai. Bien entendu qu'il suffirait que la saisie fût pratiquée dans la quinzaine, pour que le privilége fût conservé.

813. — La seule condition que la loi mette à cette conservation, est que la marchandise n'ait point passé en mains tierces. Ainsi la vente consentie par le consignataire ne ferait nul obstacle au privilége, si elle n'avait pas été suivie de la tradition réelle. C'est ce qui résulte invinciblement de l'article 307. A notre avis encore, les termes de cet article ne peuvent et ne doivent s'entendre que d'un dépouillement réel, ostensible de la propriété. Ainsi la marchandise confiée à un commissionnaire ne serait pas passée en des mains tierces dans le sens de la loi. Elles seraient donc affectée au privilége.

De plus, il ne suffirait pas d'une tradition feinte pour

rendre l'article 307 applicable quant à la condition. Dès-lors, la remise des clefs des magasins dans lesquelles les marchandises ont été déposées d'ordre et pour compte du consignataire n'entraînerait point la perte du privilége. Cette remise ne saurait équivaloir à ce dépouillement ostensible, fixant par lui-même l'époque précise et certaine de la vente.

Mais la condition de l'article 307 serait acquise contre le capitaine, si, livrant la marchandise au porteur du connaissement, il la laissait transborder sur un autre navire, au nom et à l'adresse d'un tiers. Vainement objecterait-il que le premier n'était qu'un commissionnaire, et que la marchandise n'a jamais changé de maître, les principes de la matière le repousseraient. Pour lui, il n'y a jamais d'autre propriétaire que le porteur du connaissement. Donc, et à quelque titre que s'opère la mutation, il n'y a pas moins mutation, remise de la marchandise en mains tierces. L'une et l'autre résultent évidemment du chargement à bord du navire, pour le compte, au nom et aux risques du tiers.

Le privilége est donc perdu et le capitaine pourrait d'autant moins se plaindre, qu'au lieu d'aider au transbordement, il aurait dû l'empêcher en demandant le dépôt jusqu'à payement du fret. C'est ce que la Cour de cassation a formellement jugé le 9 juin 1845. [1]

814. — Le privilége du fréteur prime tous les autres, même celui du vendeur non payé de la marchandise;

[1] D. P., 4, 45, 1, 412.

mais il est primé par celui du dépositaire pour les frais de garde de magasinage et de conservation provoqués par lui, ou exécutés dans son intérêt exclusif. Il ne saurait en récuser les conséquences.

Il s'exerce connaissement par connaissement; c'est-à-dire que le privilége pour le fret des objets désignés dans le même connaissement affecte la totalité de ces objets et s'exerce indivisiblement et pour le tout sur un ou plusieurs objets composant le chargement, alors même que chacun de ces objets payât le fret à un taux particulier. S'il y a plusieurs connaissements, le privilége ne grève pour chacun d'eux que les objets qui y sont portés, alors même que tous stipuleraient le même fret.

Ainsi, un capitaine a remis au consignataire, sans exiger le fret, un chargement de sucres et d'indigos appartenant au même affréteur. Le consignataire a vendu et livré les indigos dans la quinzaine. Si les sucres et les indigos ont été compris dans un seul et même connaissement, le capitaine exercera son privilége sur les sucres pour tout ce qui lui est dû, tant pour le fret de ceux-ci que pour celui des indigos. Mais si les uns et les autres ont fait l'objet d'un connaissement spécial, le capitaine n'a de privilége sur les sucres que pour leur fret. Il ne lui reste, pour celui des indigos, qu'une action personnelle contre le consignataire ou le chargeur.[1]

815. — La faillite des chargeurs ou réclamateurs, avant l'expiration de la quinzaine, n'exerce aucune in-

[1] Valin, art. 24, titre *du Fret*.

fluence sur le privilége du fréteur. Tant que cette quinzaine n'est pas expirée, le droit est acquis. Or, la faillite peut bien modifier, quant aux effets, les droits de créancier, mais elle ne leur enlève aucun de leurs caractères. Chacun d'eux reste après ce qu'il était avant.

Celle des chargeurs ou réclamateurs, avant l'expiration de la quinzaine, a, au contraire, pour effet d'empêcher toute déchéance ultérieure du privilége. Elle place, en effet, les marchandises dans les mains d'un dépositaire légal, qui ne peut les vendre qu'au profit des créanciers, et que pour éteindre les charges qui les grèvent. Quelle que soit donc l'époque à laquelle cette vente se réalisera, il suffit que le capitaine soit privé du droit de la provoquer par une saisie que l'état de faillite interdit, pour qu'il soit payé sur le prix, de préférence à tous les créanciers.

Mais le privilége du fréteur, qui ne s'exerce que sur les objets transportés, ne saurait grever les autres biens du débiteur. Ainsi, dans le cas d'insuffisance du prix de la vente, l'excédant de la créance du fréteur ne constitue plus qu'une créance ordinaire pour laquelle il n'a qu'une action purement personnelle. La condamnation dont cette action aurait été suivie ne confèrerait, en cas de faillite, que le droit de concourir à la répartition de l'actif au marc le franc avec tous les autres chirographaires.

816. — Le fret n'étant et ne pouvant être que le prix du transport réel et effectif de la marchandise, les indemnités accordées à ce titre par les articles précédents ne pourraient être l'objet d'un privilége quelconque. Simple

réparation de l'inexécution du contrat, elles ne constituent qu'une créance ordinaire.

Mais il importe, dans ce cas, de distinguer entre l'inexécution absolue, intégrale, et l'inexécution partielle. Celui qui a rompu le voyage avant le départ ou qui, soit à l'aller, soit au retour, a laissé partir le navire à non-charge, ne doit, en réalité, aucun fret, puisque aucun transport n'a été réalisé. Les expressions de la loi *demi* ou *entier* fret n'ont d'autre objet que de déterminer la quotité des dommages-intérêts auxquels il est tenu. Sur quoi d'ailleurs ferait-on porter le privilége dans cette hypothèse ?

Lorsque le chargement est seulement incomplet, ou que la marchandise est retirée en cours de voyage, le fret est dû, parce qu'il y a eu, en réalité, transport effectué. Le privilége existerait donc, mais jusqu'à concurrence de la quantité des marchandises chargées dans le premier cas ; de ce que le voyage était avancé, dans le second. Le fret entier pour les objets non embarqués ou retirés n'est dû qu'à titre d'indemnité, et, ne donnant droit qu'à l'action personnelle, se place dans la catégorie de celui des marchandises non chargées.

Notons bien, en effet, que la question de privilége ne s'agitera jamais que de créancier à créancier. Que l'affréteur doive à titre de fret ou à titre d'indemnité, la chose est indifférente, car il n'en sera pas moins tenu sur tous ses biens. Mais l'insuffisance de ces biens mettant en présence les créanciers divers, il est juste que chacun d'eux ait le droit de s'opposer à un prélèvement de nature à diminuer sa part dans la distribution.

Or, pour les créanciers, le fret n'est dû que par l'ac-

complissement du voyage. Il cesse donc de l'être si la marchandise n'a pas été chargée, ou si elle a été retirée avant cet accomplissement.

Ainsi, disait Valin, le vendeur non payé, réclamant et retirant sa marchandise pendant le voyage, ne payera le fret qu'à raison de ce que le voyage est avancé. Pour le surplus, le maître n'aura qu'une action personnelle contre l'affréteur.[1]

En résumé donc, tout ce qui n'est accordé qu'à titre de dédommagement, ne constitue qu'un droit personnel qui ne saurait s'étendre à la chose. Il ne peut donc, dans aucun cas, devenir l'origine d'un privilége.

ART. 309.

En aucun cas, le chargeur ne peut demander de diminution sur le prix du fret.

ART. 310.

Le chargeur ne peut abandonner, pour le fret, les marchandises diminuées de prix ou détériorées par leur vice propre, ou par cas fortuit.

Si toutefois les futailles contenant vin, huile, miel et autres liquides, ont tellement coulé qu'elles sont vides ou presque vides, lesdites futailles pourront être abandonnées pour le fret.

[1] Art. 24, titre *du Fret*.

SOMMAIRE.

817. Caractère de l'article 309. L'affréteur ne peut jamais obtenir une diminution du fret convenu.
818. Il ne peut abandonner la marchandise pour le payement du fret.
819. Discussion soulevée par le projet du Code. Conséquences de sa solution par le conseil d'État.
820. L'abandon est prohibé, même lorsque la marchandise n'est pas détériorée.
821. Exception pour les futailles vides ou presque vides. Son caractère.
822. Comment elle doit être appliquée.
823. *Quid*, si le coulage provenait du vice propre de la chose.
824. L'affréteur peut-il n'abandonner que les futailles vides ou presque vides, ou bien est-il tenu d'abandonner toute la partie, lorsque le fret est convenu pour une somme déterminée ?

817. — Aux termes de l'article 1134 du Code Napoléon, les conventions légalement formées tiennent lieu de loi aux parties. L'exécution qu'elles ont reçue confère à chacune d'elles le droit d'en poursuivre les effets que cette exécution devait entraîner.

Dans la charte partie, la principale obligation du fréteur est d'opérer le transport des marchandises au lieu de leur destination. Cette obligation remplie, l'affréteur doit, de son côté, exécuter celle qui lui est aussi principalement imposée, payer le prix convenu pour ce transport.

Sans doute l'affréteur peut avoir à demander compte de la manière dont le voyage s'est accompli, des retards

qu'il a subis, de la négligence, du défaut de soins imputables au capitaine. Mais tout cela peut bien avoir pour résultat de lui faire obtenir la réparation du préjudice qui en est résulté pour lui, mais ne saurait le délier de l'obligation de payer le fret, tel qu'il a été convenu et fixé.

Telle était si évidemment la conséquence qui se déduisait des principes ordinaires du droit, que le législateur commercial n'avait aucune disposition spéciale à consacrer. Aussi ne doit-on pas entendre l'article 309 comme prévoyant et prohibant l'hypothèse contraire. Ce qui l'a motivé, c'est la nature particulière du contrat, dont des circonstances imprévues et extraordinaires pouvaient tout à coup changer le caractère et paraître de nature à en modifier les conditions.

Par exemple, l'affrétement consenti en temps de guerre coûte ordinairement le double du prix dont on se contente en temps de paix. Cet état se substituant tout à coup, et pendant le voyage, au premier, occasionnera à l'affréteur un double préjudice. D'abord, parce que le prix qu'il a promis n'est plus en rapport avec celui auquel il lui serait permis de traiter, ensuite parce que la paix entraînera pour la marchandise une baisse plus ou moins considérable. Ainsi il payera un fret exhorbitant, et à cette perte s'ajoutera celle qu'il sera obligé de supporter dans la revente des marchandises.

Ce concours de chances fâcheuses, qui peut également naître de la dépréciation notable que le chargement aura subi par fortune de mer, devait-il, pouvait-il autoriser l'affréteur à demander et à obtenir une diminution dans le prix du fret?

L'ordonnance de 1681 n'avait rien prévu à cet égard, mais la doctrine, suppléant à son silence, enseignait la solution depuis consacrée par le Code de commerce. Elle trouvait le fondement de cette solution dans la prohibition faite à l'affréteur d'abandonner les marchandises en payement du fret. Puisque celui-ci devait être intégralement payé, alors même que la marchandise n'avait plus aucune valeur, on en concluait qu'il devait *a fortiori* l'être lorsqu'il ne s'agissait que d'exonérer l'affréteur d'une perte plus ou moins forte.

Cette opinion a été celle des auteurs du Code, qui ont cru devoir la manifester. L'article 309 est général et absolu. Le fret ne doit être diminué dans aucun cas et pour quelque cause que ce soit, pas même lorsque s'agissant d'un passager, celui-ci meurt pendant la traversée.

818. — Cette décision du Code sur la conséquence que la doctrine ancienne tirait de la prohibition de la faculté d'abandonner la marchandise faisait présager celle qui serait admise à l'endroit de cette faculté. Elle est, aujourd'hui comme autrefois, prohibée à l'affréteur et d'une manière absolue, lorsque la détérioration de la marchandise provient de son vice propre.

819. — Le projet du Code sur ce point souleva plusieurs observations en sens contraire. Le tribunal de commerce de Paimpol, croyant qu'il autorisait l'abandon des marchandises non détériorées, demandait que le fret fût déclaré payable en argent, à moins de convention contraire.

La Cour de Caen, le conseil et le tribunal de commerce de Rouen voulaient qu'il fût clairement expliqué que la prohibition concernait exclusivement le cas de détérioration par vice propre. En cas de naufrage et d'échouement, disaient-ils, la condition du chargeur, qui n'a pas assez de marchandises ou qui les a retirées en trop mauvais état pour faire face au payement du fret, ne doit pas être plus aggravante que si ces mêmes marchandises avaient entièrement péri. Il serait donc juste de l'admettre à faire l'abandon, et, à ce moyen, de le tenir quitte du fret pour lui épargner un double préjudice.

Cette observation avait déterminé la commission. Elle avait donc, dans le projet corrigé du Code, rédigé ainsi l'article : *Les marchandises chargées peuvent être abandonnées pour le fret dans tous les cas où leur détérioration ne provient ni de leur vice propre, ni de la faute du chargeur.*

Cette disposition exonérait bien les chargeurs du double préjudice, mais en l'imposant à l'armement. Celui-ci, en effet, tenu des avaries éprouvées par le navire, devenait seul responsable de celles souffertes par le chargement.

La section, et plus tard le conseil d'Etat, ne crut pas devoir favoriser l'un au détriment de l'autre. Laissant les conséquences de la force majeure aux règles tracées par les articles précédents, on en revint à ne prévoir ici que l'hypothèse d'une détérioration par le vice propre, et à adopter purement l'article tel qu'il figurait dans le premier projet.

820. — Faut-il admettre avec le tribunal de Paimpol que l'article 309 permet l'abandon des marchandises non détériorées? Oui, répond M. Locré. La loi en indiquant taxativement les marchandises pour lesquelles l'abandon n'a pas lieu, l'admet pour toutes celles qui sont en dehors de cette catégorie.

M. Locré se trompe sur le caractère de l'article 310 et sur les motifs qui l'ont fait consacrer.

Il est évident que cet article n'a pas entendu faire une exception au droit commun. Dans la matière même qui nous occupe, ce droit n'autorise le payement du fret qu'en argent. Le payement en nature d'une obligation relative à un prix stipulé en une somme déterminée n'existe nulle part : *Aliud pro alio non datur invito creditore*. Donc, pour que le contraire pût se réaliser, il faudrait que la loi s'en fût formellement expliquée, et, cette disposition expresse, nous défions qu'on puisse la rencontrer dans l'article 310.

Ce qui a déterminé la prohibition que nous y rencontrons, c'est que la nécessité de l'abandon ne pouvait être prévue que dans le cas que cet article suppose. Quel intérêt, en effet, peut avoir le chargeur à abandonner une marchandise non détériorée et dont la revente à sa destination a formé précisément l'objet de sa spéculation. Si le voyage n'avait été entrepris que dans cette intention, autant valait ne pas l'opérer.

Sans doute cet abandon pourrait, même dans l'hypothèse d'une conservation entière de la marchandise, offrir un grave intérêt pour le chargeur, lorsqu'à l'arrivée le cours de la place est tellement en baisse qu'au lieu

du bénéfice espéré, la revente ne produira qu'une perte considérable et un prix insuffisant pour payer le fret.

Mais le consacrer dans ces termes serait autoriser le chargeur à spéculer aux dépens du navire ; ce serait lui permettre de se réserver toutes les chances de profit, et de laisser pour le compte de l'armement une bonne part de celle de perte. Un pareil résultat serait d'une telle énormité qu'on est dispensé même de défendre le législateur de la pensée d'avoir voulu l'autoriser. Quel est le propriétaire de navire qui voulût traiter à une pareille condition?

En résumé donc, l'abandon des marchandises en payement du fret n'est admissible dans aucun cas. Cette conclusion, que nous tirons de l'article 310 lui-même, est, à notre avis, bien loin de mériter les reproches que Valin lui adressait. Sans doute elle peut, dans une circonstance donnée, blesser les intérêts du chargeur, mais la solution contraire portait une atteinte bien autrement grave à l'intérêt général. Subordonner le payement du fret aux chances de la navigation, le faire dépendre de l'état de la marchandise à l'arrivée, du cours même du moment, c'était rendre tout armement impossible, c'était méconnaître d'ailleurs la position respective des parties. Le chargeur pouvant assurer le chargement se trouvera ainsi indemnisé au moins en très grande partie. Le fréteur, au contraire, supporterait exclusivement toute la perte, puisqu'il lui est interdit de faire assurer le fret.

821. — Ce que nous croyons avec Valin, c'est que rien ne justifie l'exception consacrée par l'article 310,

dans l'hypothèse de futailles vides, ou presque vides. Comment a-t-on pu mettre le coulage à la charge de l'armement.

Parce que, dit M. Locré, elles ne sont plus d'aucun profit pour l'affréteur? Mais n'est-ce pas exactement ce qui se réalise pour les marchandises sèches, lorsque leur détérioration leur a fait perdre toute valeur? On ne comprend donc pas qu'un effet identique puisse, en même temps, autoriser deux décisions si diamétralement contraires.

Il est vrai que M. Locré estime que le coulage des liquides n'a lieu ordinairement que par la faute du capitaine, qui n'a pas fait donner aux futailles les soins particuliers qu'elles exigent. Mais Valin a depuis longtemps répondu à cette objection. Si l'abandon des futailles, disait-il, n'était admis que parce que le coulage provient de la faute du capitaine, il ne suffirait pas de lui refuser son frêt, il faudrait encore le soumettre à des dommages-intérêts.

Quoi qu'il en soit, l'article 310 existe pour la règle comme pour l'exception, et doit dès-lors être exécuté dans l'un et dans l'autre cas; ce qui résulte de celle-ci, c'est que, quelle que soit la cause du coulage, il reste pour le compte de l'armement dès qu'il a atteint les proportions indiquées, il suffit que la futaille soit vide ou presque vide, pour que l'affréteur soit dispensé d'en payer le fret. Cela pourrait paraître étrange que le capitaine soit ainsi appelé à souffrir de la force majeure, par exemple, si, précipitée par la tempête une futaille est défoncée du choc. Mais, dans ce cas, la marchandise a évidemment

péri par naufrage, et aucun fret ne serait dû, aux termes de l'article 302.

822. — Au reste, le caractère exceptionnel de la disposition de l'article 310 indique dans quelles limites son application doit se restreindre. L'abandon n'est recevable que si les futailles sont vides ou presque vides. Ce que la loi exige donc, c'est la quantité perdue. Elle ne se préoccupe nullement de la qualité et des détériorations qu'elle peut subir. Dès-lors, si les futailles n'avaient pas notablement coulé, mais si leur contenu avait subi une dépréciation, si le vin avait tourné, si l'huile était devenue rance, l'abandon ne pourrait être offert et libérer l'affréteur du payement du fret.

Ajoutons que l'énumération des marchandises contenue par l'article 310 n'a pas été considérée comme limitative. Tout ce qui est susceptible de coulage est réglé par sa disposition. C'est ainsi qu'on l'a déclarée applicable aux sucres inférieurs, aux mélasses, etc.

823. — L'abandon serait-il recevable si le coulage provenait du vice propre de la chose? Valin soutenait l'affirmative. La prohibition, disait-il, comprenant le vice propre comme la force majeure, il est évident que l'exception que cette prohibition reçoit les comprend l'une et l'autre.

Mais, répondait avec raison Pothier, le locateur qui, par son fait, n'a pas joui de la chose louée, n'en doit pas moins le loyer. Or, telle serait la position de l'affréteur qui aurait mis ses marchandises dans des futailles **hors**

d'état de les contenir et de les conserver. Le capitaine ne répond que de l'arrimage et n'est pas obligé de contrôler le conditionnement des effets qui lui sont confiés. On devrait donc lui appliquer les règles édictées pour les voituriers par terre. Cette opinion, partagée par M. Boulay-Paty, [1] nous paraît plus équitable et, par conséquent, plus juridique. Le coulage, dans ce cas, n'est dû qu'à la faute de l'affréteur, et nul autre que lui ne saurait en être puni.

824. — Pothier examine en outre l'hypothèse suivante : Lorsque, dans une partie de marchandises pour le fret de laquelle on est convenu d'une certaine somme, il y a quelques barriques qui sont vides et d'autres qui ne le sont pas, suffit-il à l'affréteur, pour être déchargé du fret, pour raison des barriques vides, de les abandonner, ou doit-il abandonner toute la partie?

Pothier nous apprend qu'ayant fait consulter sur cette question dans un port de l'Océan, il lui fut répondu que l'ancienne jurisprudence de l'amirauté était qu'il fallait abandonner toute la marchandise, mais qu'elle avait changé depuis quelque temps, et qu'il suffisait d'abandonner les barriques vides pour être déchargé du fret dû par ces barriques.

Cette dernière jurisprudence, ajoute notre grand jurisconsulte, me paraît plus régulière ; quoiqu'on soit convenu d'une somme unique pour le fret de toute la partie, néanmoins ce fret, étant quelque chose de divisible, se

[1] T. 2, p. 498.

répartit sur chacune des barriques qui composent la partie. Chacune doit donc sa part du fret, et lorsqu'elle est périe, l'affréteur doit être déchargé de la part qu'elle doit. Or, la barrique est réputée périe, lorqu'elle est vide ou presque entièrement vide. L'affréteur en l'abandonnant, ainsi que le peu qui reste, doit donc être quitte du fret pour la part qu'elle en devait, sans être obligé d'abandonner le surplus de la partie de marchandises.[1]

M. Dalloz se prononce pour l'opinion contraire, à son avis, le fret n'est pas divisible ; une somme unique ayant été convenue pour le fret, elle est payable en entier ou ne l'est pas du tout, cela est conforme d'ailleurs à l'esprit de l'article 309, suivant lequel, *en aucun cas*, le chargeur ne peut demander une diminution du fret.[2]

Il ne saurait s'agir dans notre hypothèse de la disposition que M. Dalloz invoque. Pour qu'il y eût lieu à diminution du fret, il faudrait d'abord que le droit de l'exiger fût acquis et pour cela que la marchandise fût arrivée à sa destination. Or l'article 310 raisonne dans l'hypothèse contraire, car M. Dalloz l'enseigne lui-même. L'abandon n'est autorisé que parce que la marchandise perdue pendant le voyage n'arrive pas et ne se trouve pas à bord. Donc celui qui, en position de revendiquer le bénéfice de l'article 310, prétend en user, ne demande pas une diminution du fret; il ne fait que refuser de payer la partie de ce fret qu'il ne doit pas, qu'il n'a jamais due.

[1] *Ch. parties*, n° 60.

[2] *Nouv. Rép.*, V. *Droit marit.*, n° 947.

Quant à la divisibilité du fret, elle est trop praticable en fait pour que le législateur ait entendu la proscrire en droit, ce qui le prouve, c'est le laconisme de l'article 310.

Si le législateur fût entré dans la voie indiquée par M. Dalloz, il n'eût pas manqué de déterminer la proportion dans laquelle l'abandon devrait s'exercer. Suffira-t-il d'une barrique vide ou presque vide pour que le capitaine soit obligé de se charger des quatre-vingt-dix-neuf autres, si le chargement se compose de cent? Faudrait-il, au contraire, que les barriques vides représentassent le quart, le tiers, la moitié du nombre total?

Or, tout ce qui pouvait résulter d'une proportion quelconque, c'était, dans certains cas, de retirer à l'affréteur le bénéfice que l'article 310 a entendu lui conférer, et le soumettre à payer le fret pour une marchandise qu'il ne reçoit pas. Supposons que la loi eût exigé le quart, si vingt-cinq barriques sur cent étaient vides ou presque vides, l'abandon serait recevable, mais il ne le serait pas s'il y en avait seulement vingt-trois ou vingt-quatre, et le payement de l'entier fret devenant une nécessité, on arrive au résultat que nous signalons.

Veut-on admettre qu'une seule barrique vide devait autoriser l'abandon, au choix de l'affréteur, le péril était déplacé et restait tout entier du côté de l'armement. En effet, si à l'arrivée le cours de la marchandise promet un bénéfice, l'affréteur se gardera bien de faire abandon, car ce bénéfice l'indemnisera bien au-delà du fret qu'il a à payer. Le capitaine n'aura aucun droit de l'y contraindre.

Que si, au contraire, la marchandise est en baisse et qu'une perte soit imminente en ce sens que la revente ne produira pas de quoi payer le fret entier, l'abandon ne manquera pas de la mettre à la charge de l'armateur qui sera ainsi tout à coup transformé en spéculateur et en spéculateur malheureux, par un événement indépendant de sa volonté. Aux dépenses ordinaires du navire, aux avaries qu'il pourrait avoir éprouvées, il aurait à joindre les frais de déchargement, la perte pour le temps que consommerait la vente et la différence entre le prix qu'elle produirait et le fret convenu.

Ainsi préjudice pour l'affréteur ou pour l'armement, telle serait l'inévitable conséquence de l'indivisibilité du fret.

Ce n'est pas tout encore. Supposez que, sur cent barriques, cinquante ont entièrement ou presque entièrement coulé, tandis que le contenu des cinquante autres s'est tellement détérioré par son vice propre qu'il en a perdu toute valeur. En faveur de qui devra-t-on se prononcer ? Autorisera-t-on l'abandon total, malgré les termes formels du premier paragraphe de l'article 310, ou bien le repoussera-t-on d'une manière absolue ?

Voilà pourtant les inextricables difficultés auxquelles aboutit le sytème adopté par M. Dalloz et que la doctrine de Pothier résout d'une manière si équitable et si naturelle. Il n'y a donc pas à hésiter entre l'une et l'autre, et c'est ce que le commerce n'a pas manqué de faire, en s'arrêtant à celle-ci dans tous les cas.

FIN DU SECOND VOLUME.

TABLE ALPHABÉTIQUE

DES MATIÈRES.

Les chiffres indiquent les numéros d'ordre.

A

Abandon. — Dans quels cas le capitaine peut-il abandonner son navire ? Ses devoirs envers l'équipage, 489 et suiv. — Constatation de l'avis de l'équipage. Conséquences du défaut du procès-verbal, 491. — *Quid*, si le navire a réellement péri ou s'il a été capturé par l'ennemi, 492.

Abandon des marchandises. — L'affréteur ne peut abandonner les marchandises en payement du fret. Caractère et étendue de cette prohibition, 818 et suiv. — Exception pour les futailles vides ou presque vides. Comment doit-on l'appliquer? 821 et suiv. — *Quid*, si le coulage provient du vice propre de la chose, 823. — Comment se fait l'abandon lorsque les futailles sont une partie vide et l'autre pleine? 824.

Abandon du navire et du fret. — Ses effets pour le propriétaire des marchandises vendues ou engagées pour les nécessités du voyage, 785.

Acquits a caution ou de payement. — Le capitaine doit les avoir à bord pendant le voyage, 390. — Conséquences de l'inobservation de cette obligation, 403. — Doivent lui être remis par l'affréteur vingt-quatre heures après le chargement, 694.

Acte de francisation. — Le capitaine doit en être porteur. Motifs, 390. — Effets de son omission, 403.

Acte de propriété. — Obligation pour le capitaine d'avoir à bord l'acte de propriété du navire, 390. — Conséquences de l'inobservation de cette prescription, 403.

Affrètement. — Le capitaine peut le consentir sans autorisation hors la demeure des propriétaires. Toute dérogation serait nulle à l'égard des tiers, 443 et suiv. — Caractère de l'affrètement total ou partiel. Ce qu'il comprend, 715 et suiv. — Effets de l'affrètement au voyage ou pour un temps limité, 716. — Comment se règle le fret? 717. — Affrètement au tonneau ou au quintal. Son carac-

tère, 718 et suiv. — Le fret se calcule sur le poids brut. Exception, 720. — Affrétement à forfait. Devoirs qu'il impose au capitaine, 721. — A cueillette. Son caractère, 722. — Quel que soit le mode convenu, l'affrétement doit énoncer le tonnage du navire. Effet de l'omission, 724. — L'acheteur du navire affrété est-il tenu de l'exécution du contrat, 727. — Voy. *Affréteur*, *Autorisation du propriétaire*, *Charte partie*, *Fret*.

Affréteur. — Peut décharger ses marchandises pendant le temps de l'arrêt du navire. Conditions, 670. — Peine qu'il encourt s'il refuse de recharger ou s'il ne le fait pas en temps utile, 671. — Droits de l'affréteur du navire entier. Conséquence pour les sous-affrétements consentis par le capitaine, 728 et suiv. — Quand peut-il s'opposer à ce que le capitaine charge sur les parties du navire exclues de l'affrétement ? 731. — Son obligation à l'endroit du fret, 732. — Droits et obligations de l'affréteur partiel, 634 et suiv. — L'affréteur ne peut rompre le contrat qui a reçu un commencement d'exécution, 737. — Exception pour l'affréteur à cueillette. Motifs et caractère de cette exception, 750 et suiv. — A quelle époque celui-ci peut-il retirer ses marchandises ? Indemnité et frais qu'il doit payer, 753 et suiv. — A quelles conditions l'affréteur peut-il retirer ses marchandises pendant le voyage ? 755 et suiv. — Sa responsabilité s'il arrête ou retarde par son fait le départ du navire, 761 et suiv. — Ses obligations lorsqu'il a affrété pour l'aller et le retour, 763 et suiv. — Ses droits lorsque le navire a été arrêté ou retardé par le fait du capitaine, 765 et suiv. — *Quid*, si le retard provient du propriétaire du navire, 767. — Voy. *Affrétement*, *Charte partie*, *Connaissement*, *Fret*.

Arrêt de prince. — Son caractère. Ses effets sur l'exécution de la charte partie, 568 et suiv. ; 667 et suiv. — Sur le fret, la nourriture et les loyers de l'équipage, 189 et suiv.

Arrimage. — Voy. *Chargement*.

Autorisation du juge. — Quel est le juge appelé à autoriser l'emprunt pour les nécessités du navire. Caractère de l'autorisation, 447.

Autorisation du propriétaire. — Quand est-elle requise pour l'affrétement ou autres nécessités du navire ? 428. — Comment doit-on procéder lorsqu'il y a plusieurs propriétaires ? 429. — Conséquences et effets du défaut d'autorisation, 430 et suiv.

Avarie. — Position du capitaine qui a passé dans ses comptes des avaries supposées, 461. — Voy. *Que dit être*.

Aveu. — L'aveu du capitaine dans le rapport non vérifié n'est pas indivisible, 526. — Voy. *Rapport*.

B

Baratterie de patron. — Distinction entre la baratterie criminelle et la baratterie civile. Caractère et effets de l'une ou de l'autre, 361 et suiv.

Blessure. — Effets des blessures reçues au service du navire, 604. — De celle reçue en le défendant, 605. — De celle reçue à terre, suivant que le blessé y est venu avec ou sans autorisation, 606 et suiv.

Blocus. — Devoirs que le blocus du port de destination impose au capitaine. *Quid*, de celui qui s'étend à tout le pays, 662 et suiv. — Voy. *Interdiction de commerce.*

C

Capitaine. — Qualités requises pour être capitaine. Par qui il est choisi, 355. — Peut-on traiter avec un capitaine employé par un autre? 356. — Caractère de sa mission. Conséquences quant à la faute très légère, 357 et suiv. — Nature de sa responsabilité. Il ne peut y être valablement dérogé, 359. — Répond des faits de contrebande, de l'infraction aux lois de discipline et de police, 360. — L'article 221 s'applique au capitaine engagé à la part, 362. — Pouvoir des tribunaux dans les questions de responsabilité du capitaine, 363. — A le droit de choisir l'équipage, 364 et suiv. — Ses devoirs à l'embarquement. Formalités qu'il doit remplir, 370. — Sa responsabilité s'il constitue un équipage inexpérimenté ou insuffisant, 371. — Étendue de celle qu'il encourt pour les faits de l'équipage, 372. — Doit tenir un registre, 373 et suiv. Voy. *Livre de bord.* — Veiller à la mise en état matérielle du navire, 377 et suiv. — Pièces qu'il est obligé d'avoir à bord, 388 et suiv. — Doit partir sur l'ordre que lui en donne l'armateur, 392. — Se trouver sur le navire à l'entrée et à la sortie des ports, havres ou rivières, 393. — Appeler un pilote. Effets de la présence de celui-ci sur sa responsabilité, 394 et suiv. — Effets de la violation de ces divers devoirs, 398. — De son absence à l'entrée et à la sortie des ports, havres ou rivières, 404. — Ses salaires sont saisissables, 426. — Ne peut, dans le lieu de la demeure des propriétaires, agir sans leur autorisation, 428 et suiv. — A le droit, en cas d'affrètement régulier, de contraindre les copropriétaires à contribuer à la dépense occasion-

née par la mise en état du navire. Nature de ce droit. Procédure, 439 et suiv. — Effets de la condamnation ou de l'emprunt réalisé, 442. — Il doit, avant son départ d'un port étranger, envoyer aux propriétaires l'état prescrit par l'article 235. Exception, 463 et suivi — Le capitaine naviguant à profit commun ne peut faire aucun trafic ou commerce pour son compte particulier, 481. — *Secus*, de celui qui est à part dans le fret, 487. — A quelles conditions il lui est permis d'abandonner le navire ? 489 et suiv. — Obligations que lui impose l'abandon, 494. — Ses devoirs à l'arrivée, voy. *Livre de bord, Rapport*. En cas de relâche forcée, voy. *Relâche*. En cas de naufrage, voy. *Naufrage*. Ne peut décharger avant d'avoir fait son rapport, 530. — Ses devoirs et ses droits quant à l'approvisionnement du navire, voy. *Victuailles*. — A droit à l'indemnité accordée par l'article 252 en cas de rupture de voyage, 566. — *Quid*, de celle accordée en cas de prolongation ou de raccourcissement, 582, — Ses devoirs à l'arrivée pour la consignation du navire et la délivrance des marchandises, 702 et suiv. — Comment se règlent les difficultés que cette délivrance peut faire naître ? 711. — Ses droits en cas de refus d'accepter les marchandises, 805 et suiv. — Ne peut retenir les marchandises à bord, jusqu'à payement du fret. Quand peut-il demander le dépôt en mains tierces, 809 et suiv. — Voy. *Affrétement, Affréteur, Charte partie, Connaissement, Emprunt, Fret, Radoub, Visite, Voyage.*

CAUTIONNEMENT. — Ses effets quant à l'exercice de la contrainte par corps contre le capitaine ou autres gens de l'équipage, 422. — Sa forme et son étendue, 423.

CHAPEAU (*Droit de*). — Comment on peut le stipuler, 659. — Est-ce au capitaine ou à l'armement qu'il est dû ? 660.

CHARGEMENT. — Le capitaine doit veiller au chargement du navire. Nature de ce devoir. Obligation de ne pas surcharger, 405. — Est responsable des accidents survenus et des retards apportés au chargement des marchandises à sa disposition, 406. — Règles qu'il doit suivre pour l'arrimage, 407. — Motifs de la prohibition de charger sur tillac, 409. — Exemption pour le petit cabotage, 410. — Forme du consentement exigé, 411. — Le chargement fait dans la dunette est assimilé à celui fait sur tillac, 412. — Prohibition au capitaine et à l'équipage de rien charger sur le navire sans en payer le fret, s'ils n'y sont autorisés, 549. — Législation ancienne sur la portée ou l'ordinaire des matelots, sur le port permis, système du Code, 550 et suiv. — Le port permis peut être racheté par l'armateur. Conséquences, 552. — Comment il est procédé au chargement entre les divers affréteurs, en cas d'insuffisance du navire, 747. —

Droit de l'affréteur d'empêcher que le capitaine charge des marchandises pour son compte dans les parties du navire non compris dans l'affrétement, voy. *Affréteur*.

CHARTE PARTIE. — Le capitaine doit les avoir à bord. Exception, 390. — Effets de l'inobservation de cette prescription, 405. — Objets qu'elle se propose, 640. — Son origine, 641. — Doit être rédigée par écrit. Conséquences, 642 et suiv. — La signature du courtier peut-elle remplacer celle de la partie, 644. — Effet du défaut d'acte écrit, 645. — La charte partie n'est pas nécessaire dans le petit cabotage. Comment on peut prouver l'existence du contrat ? 646 et suiv. — Énonciations qu'elle doit renfermer, 648 et suiv. — Toutes autres conventions sont permises, si elles n'ont rien d'illicite, 658. — Effets de l'interdiction de commerce et de l'arrêt de Prince sur la charte partie, 662 et suiv.

COFFRE. — Les marchandises que les gens de mer portent dans leur coffre, sont exemptes de fret, 538.

CONDUITE (*Droit de*). — Est dû en cas de rupture volontaire du voyage. Nature de ce droit. Comment il se règle, 566. — *Quid*, en cas de naufrage, 598.

CONFISCATION. — Voy. *Loyers, Marchandises, Pacotille*.

CONGÉ. — Faculté pour le capitaine de congédier les gens de l'équipage. Effets de son exercice suivant qu'il y a ou non une cause valable, 622 et suiv. — La cause valable est toujours présumée. Conséquences, 627. — Effet de l'existence d'une cause valable, 628. — Le congé peut être donné par le capitaine, même dans le lieu de la demeure du propriétaire, 629. — A la charge de qui est l'indemnité si elle est due ? 630. — *Quid*, si le capitaine a contraint le matelot à le demander, 631. — Formes à suivre pour le congé à l'étranger ou dans les colonies, 632. — Le congé donné avant la clôture du rôle d'équipage ne donne lieu, en aucun cas, à indemnité, 633.

CONGÉ DE NAVIGATION. — Son objet. Le capitaine doit l'avoir à bord, 391. — Ce qui résulterait de son absence, 403.

CONNAISSEMENT. — Son objet. Pourquoi est-il prescrit au capitaine de l'avoir à bord ? 391, 403. — Buts divers qu'il est appelé à remplir, 675. Indications qu'il doit renfermer, 676 et suiv. — Doit être daté, 681. — Peut être à ordre au porteur. Mode et effets de sa transmission, 683 et suiv. — Doit être fait à quatre originaux au moins, 690. — Doit-il mentionner l'accomplissement de cette formalité ? 691. — Par qui et dans quel délai doit-il être signé ? Caractère du Délai, 692 et suiv. — Effets du défaut de signature, 695. — Effets du connaissement régulier entre partie, 696. — Effets de la clause :

Sans approuver, que dit être, ou mesure à moi inconnue. Droit du capitaine à la faire insérer, 697. — Présomption que le connaissement régulier crée contre les tiers intéressés au chargement, 698. Effets du connaissement irrégulier, 699. — Comment se règle la divergence entre les exemplaires d'un même connaissement, et celle entre le connaissement et la charte partie sur le prix du fret, 700 et suiv.—Le capitaine est toujours directement et personnellement responsable des objets portés au connaissement, 712.

CONSIGNATAIRE. — Obligation pour le consignataire de donner un reçu de la marchandise qui lui est livrée, et de recevoir la marchandise, 705 et suiv. — Effets du refus, 707 et suiv. — Voy. *Capitaine*.

CONSULAT. — Voy. *Rapport*.

CONTRAINTE PAR CORPS. — A quelles conditions peut-elle être exercée à bord du navire contre les gens de l'équipage? 619. — Voy. *Gens de mer*.—Dans quels cas est-elle suspendue, et comment on peut en empêcher l'excution, 422. — Voy. *Cautionnement*.

D

DÉCHARGEMENT.— Intérêt du capitaine à faire constater, avant le déchargement, le bon état de son arrimage, 408. — Il lui est interdit de le commencer avant d'avoir fait son rapport, 530 et suiv. — Exception. Devoirs du capitaine, 552.

DUNETTE. — Voy. *Chargement*.

E

EMPRUNT. — Dans quels cas le capitaine peut emprunter pour les nécessités du navire? A quelles conditions? 446. — Le capitaine dûment autorisé peut-il contracter un emprunt à la grosse ou par les voies ordinaires? 449 et suiv. — Peut-il affecter le chargement s'i emprunte à la grosse? 453 et suiv. — Effets de l'inobservation des formalités prescrites par l'article 234. Peut-elle être opposée aux prêteurs par les propriétaires du navire? 455 et suiv. — Le capitaine est tenu de justifier de l'emploi des sommes empruntées, 460. — Effets de l'emprunt contracté sans nécessité, 461 et suiv.

ENGAGEMENT. — L'engagement des gens de mer est réglé, quant à sa durée, par l'article 1780 du Code Napoléon, 539. — Modes divers admis par la loi. Actions qui en naissent, 540 et suiv. — Comment il est établi. Foi due au rôle d'équipage, 542 et suiv. — A défaut,

le mode est déterminé par la convention ou l'usage, 545. — Comment il est procédé pour les engagements contractés à l'étranger ou en cours de voyage, 546. — Devoirs du matelot régulièrement engagé, 547. — La substitution du navire, ou du capitaine, ou de l'un et de l'autre, ne rompt pas l'engagement, 548. — Obstacles pouvant s'opposer à l'exécution de l'engagement, 559. — Effets de l'inexécution, voy. *Rupture du voyage*. Caractère de l'engagement au profit ou au fret. Conséquences dans le cas de rupture, 583 et suiv.

Équipage. — Comment il doit être formé, 364 et suiv. — Qui doit déterminer les salaires, 369. — Qualités requises pour pouvoir en faire partie, 538. — Voy. *Capitaine, Engagement, Gens de mer, Matelots, Officiers*.

Esclavage. — Droits du matelot pris et fait esclave, 616 et suiv. — Comment se règle l'indemnité du rachat ou par qui elle est due? 618 et suiv. — Détermination de l'indemnité. Formes de son recouvrement et de son emploi, 621.

Étranger. — Les capitaines étrangers sont-ils liés par l'article 225 du Code de commerce? 385. — Devant qui sont-ils obligés de faire leur rapport? 500.

F

Faute — Voy. *Capitaine*.

Force majeure. — Ses effets sur la responsabilité du capitaine. Nature de la preuve exigée, 413 et suiv. — Elle n'existe que si les causes de l'événement ne peuvent être imputées ni au fait du capitaine, ni à celui de l'équipage, 416. — Voy. *Arrêt du Prince, Blocus, Incendie, Interdiction de commerce*.

Fret. — Ne commence à courir que du jour où le navire a fait voile, lorsque l'affrétement est au mois, 661. — Comment il est réglé pour les marchandises non chargées ou retirées avant le départ, ou pendant le voyage? 751 et suiv.—Celui du chargement non déclaré, 757. — Comment se règle le fret des marchandises vendues ou mises en gage pour les nécessités du voyage? 780 et suiv. — Celui des marchandises vendues pour cause d'avaries, 785.—Dans quels cas l'affréteur est libéré du fret de retour? 786 et suiv. — Effets de l'arrêt du Prince, 789. — Le fret est dû pour les marchandises jetées à la mer pour le salut commun. Comment il se règle? 792 et suiv. — Il n'en est dû aucun en cas de naufrage, de pillage ou de prise, 794. — Conséquence quant au fret payé d'avance, et quant

à celui des marchandise sauvées, 795 et suiv. — A quelle époque le fret cesse-il d'être dû en cas de pillage ou de prise? 797. — Ne peut être diminué dans aucun cas, 817. — Voy. *Affréteur, Capitaine, Consignataire, Rachat.*

Fréteur. — Il est obligé de mettre et de maintenir l'affréteur en jouissance du navire promis. Conséquences, 725. — Effet, en ce qui le concerne, de la vente du navire postérieurement à l'affrétement, 786. — Peut demander la résiliation de la charte partie, en cas de non exploitation du navire, 733. — Voy. *Affrétement, Affréteur, Charte partie, connaissement.*

G

Gens de mer. — Ne peuvent être arrêtés pour dettes civiles lorsqu'ils sont ou qu'ils se rendent à bord pour faire voile, 417. — Caractère et effets de ce privilége, 418. — Quelles sont les dettes pour lesquelles il est accordé? 424 et suiv.—Voy. *Chargement, Coffre, Engagement, Équipage, Loyers, Matelots, Pacotille.*

Gérant. — Le copropriétaire-armateur qui gère est soumis à la prohibition de l'article 239, Peine qu'il encourt en cas de violation, 488.

H

Huissiers-visiteurs. — Leurs fonctions sous l'ordonnance de 1681, 378. — Conséquences de leur suppression, 379.

I

Incendie. — L'incendie du navire constitue-t-il une force majeure? 416.

Indivisibilité. — Voy. *Aveu, Rapport.*

Innavigabilité. — Effets de l'innavigabilité sur la vente du navire. A quelles conditions est-elle acquise? 467 et suiv. — Qui est appelé à la déclarer. Nature de la preuve, 469 et suiv. — Conséquences de son existence pour le payement du fret, 771 et suiv. — *Quid*, si elle existait avant le départ du navire, 777. — La preuve en est recevable, malgré le certificat de visite, 778. — Effets de cette preuve, 779.

Inscription maritime. — Nature et objet de l'inscription maritime, législation qui la régit, 538.

Interdiction de commerce. — Ses effets sur l'engagement des gens de mer, voy. *Rupture du voyage.*—Sur la charte partie, 662 et suiv. —Cas divers qui lui sont assimilés, 665. — Ses effets sur le payement du fret, voy. *Fret.*

J

Jet a la mer. — Comment se règle le fret des marchandises jetées à la mer pour le salut commun? Voy. *Fret.*

L

Livre de bord. — Obligation du capitaine de le tenir. Motifs, 373.— Sa forme, 374. — Énonciations qu'il doit renfermer, 375. — Foi due à ses énonciations, 376. — Conséquences du défaut de production, 399. — Exception en cas de perte. Comment peut-elle être établie et dans quel cas le capitaine est-il recevable à l'alléguer? 400 et suiv.—Doit être visé à l'arrivée au port de destination. Par qui? 497 — Sa production ne peut suppléer le rapport, 498.

Loyers. — Effets du naufrage avec perte entière sur les loyers des matelots, 587. —Quels sont les loyers perdus, si le naufrage ne se réalise qu'au retour? 588 et suiv. — *Quid*, de la perte entière résultant de la confiscation, 592. — Comment ils affectent les objets sauvetés, 593. Comment ils sont payés en cas de maladie, blessure, mort ou captivité, 599 et suiv. — Privilége qui leur est accordé sur le navire et le fret. Caractère et étendue de ce privilége, 634 et suiv.—Où et comment ils doivent être payés? 636 et suiv.— Sont considérés comme avaries, en cas d'arrêt du prince. Qui les supporte? 790. — Ne contribuent pas au rachat, 804. — Voy, *Sauvetage.*

M

Maitre, — Voy. *Capitaine.*

Maladie. — Les frais du traitement de la maladie survenue pendant le voyage sont à la charge du navire. Nature et étendue de cette obligation, 599 et suiv.— *Quid,* de celle qui survient pendant le rapatriement des matelots, 602.— De celle qui est imputable à celui qui en est atteint, 603.

Manifeste. — Sa nature, ses effets, devoirs du capitaine, 391. — Conséquence de son omission, 403.

Marchandises. — Faculté pour le capitaine de les vendre ou engager pendant le voyage pour les nécessités du navire. Conséquences, 451. — Les chargeurs peuvent empêcher l'un et l'autre en déchargeant. Comment se règle le fret ? 452. — Le capitaine peut les affecter à l'emprunt à la grosse contracté pour les mêmes nécessités, 453. — Celles embarquées pour son compte par la capitaine à profit commun seraient confisquées au profit des coïntéressés, s'il n'y a convention contraire, 481. — *Quid*, de celles qu'il expédierait par d'autres navires, 482 et suiv. — Effets de la confiscation, 487. — Voy. *Affrétement, Affréteur, Capitaine, Fret.*

Matelots. — Leurs salaires sont insaisissables, 424. — Voy. *Engagement, Équipage, Gens de mer, Loyers, Pacotille, Rupture du voyage.*

Mise a terre. — Droit du capitaine de mettre à terre les marchandises chargées à son insu. Quand peut-il et doit-il l'exercer ? 757 et suiv. — Dans quelles occasions doit-il le faire ? 759 et suiv.

Mort. — Effets de la mort du matelot sur les loyers, voy. *Loyers.* La mort du passager n'est pas une cause de diminution du fret dû pour son passage, 817.

N

Naufrage. — Obligation pour le capitaine qui s'est sauvé seul ou avec une partie de son équipage, 514. — Délai qui lui est accordé pour la remplir, 515. Comment doit être affirmé le rapport, 516. — Où doit-il être déposé ? 517. — Effets du naufrage sur les loyers des matelots, voy. *Loyers.* Sur le fret, voy. *Fret.*

Nolis. — Voy. *Fret.*

Nolissememt. — Voy. *Affrétement.*

O

Officiers. — Le salaire de tous les officiers du bord sont saisissables, 426. — Peuvent être congédiés par le capitaine, 625. — Voy. *Capitaine, Chargement, Congé, Engagement, Loyers, Pacotille, Port permis, Prescription.*

Ordinaire des Matelots. — Voy. *Chargement.*

P

Pacotille. — Nature, objet et effets de ce contrat, 533. — La prime d'assurance peut-elle être prélevée avant le partage du bénéfice, 534. — Obligation du preneur, 535. — Comment se paye le fret des marchandises excédant le port permis, 536. — Cet excédant et les marchandises chargées sans port permis sont-ils soumis à la confiscation? 537.

Patente de santé. — Obligations pour le capitaine d'en obtenir la délivrance et de l'avoir à bord, 391, 403.

Patron. — Voy. *Capitaine.*

Pillage.—Effets du pillage de la cargaison sur le fret, 797.—Voy. *Fret.*

Pilote. — Sa responsabilité, 393. — Indemnité qu'il peut exiger, nature de son action, 396 et suiv. — Ses salaires sont saisissables, 426.

Port Permis. — Voy. *Chargement, Pacotille.*

Portée des Matelots. — Voy. *Chargement, Coffre.*

Preuve. — La preuve que les nécessités alléguées n'existaient pas est admissible nonobstant l'accomplissement des formalités prescrites par l'article 234, 439. — Celle du mauvais état du navire avant le départ l'est également malgré le certificat de visite, voy. *Innavigabilité, Visite.* — Comment se prouve la force majeure, voy. *Force majeure.*— La preuve orale est-elle admissible pour établir l'affrétement et le connaissement, voy. *Affrétement, Charte partie, Connaissement.*—Nature de la preuve résultant du rapport, voy. *Rapport.*

Prise.—Effets de la prise sur le fret, 737.—*Quid*, si elle est annulée, 798. — Droit de celui qui reprend le navire capturé, voy. *Rachat.*

Privilége. — L'article 280 ne crée aucun privilége 674. — Durée du privilége du fréteur après la livraison des marchandises. Conditions, 812 et suiv. — Ordre dans lequel il est classé. Comment il s'exerce, 814. — N'est pas éteint par la faillite des chargeurs ou réclamateurs survenue dans la quinzaine, 815. — Ne s'étend pas aux indemnités accordées par les articles 288 et suiv. — Conséquences, 816.

Prolongation du voyage.—Caractère de celle prévue par l'article 255. Ses effets, 754 et suiv.. — *Quid*, de celle occasionnée par force majeure, 578.

Propriétaire. — Doit être consulté sur le choix de l'équipage. Nature de ce droit, 364 et suiv. — *Quid*, s'il ne demeure pas sur la localité, mais s'il y a un fondé de pouvoirs, 367. — Voy. *Affrétement, Capitaine, Emprunt, Radoub.*

Q

Que dit être. — Effet de cette clause, voy. *Connaissement.*

R

Raccourcissement du voyage. Ses effets pour les matelots engagés au voyage ou au mois, 379 et suiv. — Voy. *Fret.*

Rachat d'esclave. — Voy. *Esclavage.*

Rachat de navire. — Effets et forme du rachat après la prise du navire, 799 et suiv. — Celui qui a pris le navire capteur, porteur seulement du billet de rançon, peut-il exiger le payement de ce billet? 802 et suiv. — Ce payement est-il dû si le navire rançonné périt après le rachat? 803. — Entre qui et dans quelle proportion se paye la rançon? 804.

Radoub. — Obligation du capitaine dans le lieu de la demeure des propriétaires et ses droits hors ce lieu. Étendue de ceux-ci, 428, 443 et suiv. — Précautions imposées à son exercice, 447. — Devoir du capitaine lorsqu'il exigerait une dépense surpassant ou égalisant presque la valeur du navire réparé, 454. — Devoir de l'affréteur d'attendre la fin du radoub, si le navire a besoin d'être réparé pendant le voyage. Comment il peut s'en dispenser, 768 et suiv. — Devoir du capitaine de louer un autre navire si le radoub est impraticable. Caractère, 771 et suiv. — Effets de l'impossibilité de l'accomplir par rapport à la cargaison et à l'égard des passagers, 776 et suiv. — Peine que le capitaine encourt, si la nécessité du radoub provient du mauvais état du navire avant le départ. Recevabilité de la preuve, 777 et suiv.

Rançon. — Voy. *Rachat.*

Rapport. — Motifs qui ont porté le législateur à l'exiger, 496.—Dans quel délai il doit être fait. Énonciations qu'il doit contenir, 498 et suiv. Les rapports des capitaines étrangers peuvent être faits devant le consul de leur nation, 500. — Par qui et devant qui doit être fait le rapport? 501.—Comment se justifie l'observation du délai. Effets de l'inobservation, 404.—Nature et énonciations de celui que le capitaine français est appelé à faire à l'étranger. Délai, 505 et suiv. — Conséquences de l'omission, 508. — *Quid,* en cas de naufrage, voy. ce mot.—Le rapport doit être vérifié par l'interrogatoire de l'équipage et des passagers, si c'est possible, 512 et suiv.

Forme de cette vérification. Mission du juge, 520 et suiv. — Unique exception à cette règle, 522. — La vérification du rapport peut-elle être supplée par d'autres preuves ? 523. — Caractère du rapport non vérifié, fait foi contre le capitaine et peut être divisé à son endroit, 524 et suiv. — Caractère du rapport dûment vérifié, à quel titre il est admis en faveur du capitaine, 527.—Nature de la preuve contraire, 528. — Le rapport fait foi en faveur des tiers, jamais contre eux. Conséquences, 529.

Relache. — Caractère de la relâche forcée. Devoir du capitaine d'en déclarer les causes, 509 — Autorité qui doit recevoir cette déclaration. Conséquences à l'endroit de l'innavigabilité et de la vente du navire, 510. — Peut-elle être faite à l'étranger devant un notaire ? 511. — Délai donné au capitaine, 512. — Présomption que crée l'omission, 513.

Responsabilité. — Voy. *Affréteur*, *Capitaine*.

Rôle d'équipage. — Son caractère, son objet, le capitaine doit l'avoir à bord, 390, 403.

Rupture de voyage. — Effet de la rupture volontaire avant le départ, 561 et suiv.—Indemnité attribuée aux matelots engagés au voyage, si elle provient du fait du capitaine, ou du propriétaire du navire, ou des affréteurs, 563 et suiv. — *Quid*, dans le cas d'engagement au mois, 565. — Dans tous les cas, la conduite est due, 566. — Effets de la rupture amenée par force majeure, 568 et suiv.

S

Saisie. — Le créancier est toujours recevable à saisir les effets de son débiteur. Exception, 424. — Effets de la saisie des marchandises déjà chargées, 425. — Les salaires des simples matelots sont seuls insaisissables. Conséquences, 426 et et suiv.

Salaires. — Voy. *Capitaine*, *Matelots*, *Officiers*, *Pilote*, *Rupture de Voyage*, *Saisie*.

Sauvetage.—Objets que le capitaine, abandonnant le navire, doit sauver, 494. — Sa responsabilité n'est engagée que si le sauvetage était possible, 495. — Pour compte de qui s'opère le sauvetage en cas de naufrage ? Conséquences, 593 et suiv. — Les matelots qui se sont abstenus de s'y livrer peuvent-ils concourir sur ses produits pour le payement de ce qui leur est dû ? 594. — *Quid*, des matelots loués au profit ou au fret, 595. — Tous doivent être payés de leurs journées. Comment s'opère le payement, 596 et suiv.

Staries. — Jours accordés pour le chargement et le déchargement du navire, 651 et suiv.

Subrecargue. — Ses fonctions, par qui il est nommé, 368.

Surestaries. — Jours excédant ceux accordés pour la charge et la décharge du navire, 651 et suiv.

T

Tillac. — Voy. *Chargement.*

Tonnage. — Effet de l'erreur en plus commise dans l'indication du tonnage, 739 et suiv. — Quand cette erreur existe-t-elle? 744. — Il n'y a pas erreur si l'indication est conforme au certificat de jauge. Droits du fréteur et de l'affréteur, 745 et suiv. — Effets de l'erreur en moins, 748 et suiv —Voy. *Affrétement, Charte partie, Connaissement.*

V

Vente. — Le pouvoir conféré au capitaine ne comprend pas celui de vendre le navire. Exception, 466 et suiv. — La vente faite hors le cas d'innavigabilité ou sans pouvoir spécial est nulle, même à l'égard des tiers. Conséquences, 471. — Motifs de cette différence entre la vente et l'emprunt, 472. — Effets de la vente régulière sur la mission du capitaine, 473.

Vérification. — Voy. *Rapport.*

Victuailles. — Caractère de l'achat des victuailles. Conséquences, 448. — Devoir du capitaine pour l'approvisionnement du navire, 533. — Les victuailles ne peuvent être vendues pendant le voyage. Exception, 534. — Le capitaine peut en acheter en mer ou contraindre la mise en commun de celle des passagers, 535 et suiv.

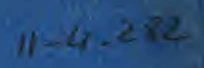
Visite. — Obligation du capitaine de faire opérer la visite du navire. Formes, 379 et suiv. — A quelle époque doit-elle se réaliser? 384. — Quels navires y sont soumis? 382 et suiv. — Exception dans le cas de relâche pour avaries, 384. — *Quid,* des capitaines étrangers, 385. Où doit être fait le dépôt du procès-verbal? Qui doit en délivrer l'extrait? 387. — Celui-ci doit être entre les mains du capitaine, 390. — Conséquences du défaut de visite. Présomption en résultant, 402. — La preuve du mauvais état est recevable outre et contre le certificat de visite, 778.

VOYAGE. — Caractère de l'obligation du capitaine d'accomplir le voyage pour lequel il s'est engagé, 474 et suiv.—A quelle époque le voyage est-il censé terminé ? 476. — Effets de la force majeure, 477. — L'invasion du lieu de destination par une maladie contagieuse rompt-elle le voyage ? 478. — Comment il est pourvu pendant le voyage au remplacement du capitaine, 479. — Peine que celui ci encourt, s'il n'accomplit pas le voyage, 480.

FIN DE LA TABLE DU SECOND VOLUME




419



OUVRAGES DU MÊME AUTEUR

Traité du Dol et de la Fraude en matière civile et commerciale, 3 vol. 24 fr.

Commentaire des Titres 1 et 2 du Code de commerce, 1 vol. 7 fr. 50 c.

— du Titre 3, *des Sociétés*, 2 vol. 15 fr.

— du Titre des Faillites, 2 vol. 15 fr.